

Technická univerzita v Liberci

**FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ**

**Katedra:** Geografie  
**Studijní program:** Magisterský  
**Studijní obor** TV - ZE  
**(kombinace)**

HODNOCENÍ CESTNÍ SÍTĚ V 18. a 19. STOLETÍ NA ÚZEMÍ  
ŽELEZNOBRODSKA

ASSESSMENT OF FOOTPATH AND WAYS IN 18. AND 19 CENTURIES AT THE  
ŽELEZNÝ BROD REGION

**Diplomová práce:** 10–FP–KGE– 25

**Autor:**

Pavel HADAČ

**Podpis:**

\_\_\_\_\_

**Adresa:**

Jiráskovo nábřeží 713

468 22, Železný Brod

**Vedoucí práce:** Mgr. Viola DÍTĚTOVÁ

**Konzultant:** Miroslav TĚŠINA

**Počet**

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh

V Liberci dne:

## **Prohlášení**

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum 27.07.2010

Podpis

Chtěl bych poděkovat především Mgr. Viole Dítětové, za její podporu, ochotu a cenné rady, které mi poskytla při psaní mé diplomové práce. Dále velmi děkuji Mgr. Pavlu Jakubcovi, pracovníkovi archivu v Semilech, který mně přivedl na tu správnou cestu. V neposlední řadě děkuji také své rodině za psychickou a finanční podporu při studiu, bez které by nemohla vzniknout ani tato práce.

### Anotace

Tato práce se zabývá vývojem komunikační sítě v 18. a 19. století, zaměřuje se na území Železného Brodu jako obce s rozšířenou působností. Důraz je kladen na zánik nepoužívaných cest, odklon některých tras a samozřejmě také na budování nových silničních tahů. Zvláštní pozornost je věnována faktorům, které ovlivňují změny v cestní síti. V práci jsou i zmínky o tom, jak se u nás doprava a budování cest měnily během staletí. V neposlední řadě ukazuje, jak jsou staré cesty využity k plánování nových turistických stezek a cyklistických tras.

### Klíčová slova

komunikační síť, vývoj výstavby cest, fyzicko-geografické a socioekonomické faktory ovlivňující budování cest, ORP Železný Brod, turistické stezky

### Annotation

This work deals with developing of communications network in 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> century, focusing on the territory of Zelezny Brod as a municipality with extended competencies. The emphasis is on the disappearance of unused routes, diversion of certain paths, and of course also on building new roads. Special attention is paid to the factors that influence changes in path network. There is mention of changes in transportation and building pathways during the centuries. Finally, it shows how the old paths are used for the planning of new trails and cycle paths.

### Keywords

Communications network, development of the construction of paths, physical-geographical and socio-economic factors affecting building roads, ORP Zelezny Brod, trails

### Annotations

Ce travail traite des annotations en développant un réseau de communications. et 19. siècle, en se concentrant sur le territoire d'une municipalité Brod étendue comme des compétences. L'accent est mis sur la disparition de détournement inutilisé de certaines routes, chemins et bien entendu également sur la création d'une nouvelle voie. Une attention particulière est accordée aux facteurs qui influencent les changements dans le réseau cestní. Travail est également fait mention de la façon dont le nous droite et voies de bâtiment changer au cours des siècles. Enfin, il montre comment les anciens chemins d'accès utilisées pour la planification des nouvelles pistes cyclables. Réseau de communications de mots-clés, développement de la construction de chemins, fyzicko-géographiques et socio-économique facteurs affectant routes de bâtiment, ORP Železný Brod, sentiers

### Mots-clés

réseau de communication, développement de la construction de chemins, fyzicko-géographiques et socio-économique facteurs affectant routes de bâtiment, ORP Zelezny Brod, sentiers

# OBSAH

1. ÚVOD.....	2
2. CÍLE PRÁCE .....	3
3. METODY PRÁCE .....	4
4. VYMEZENÍ ÚZEMÍ ORP ŽELEZNÝ BROD .....	5
5. HISTORIE CEST A KOMUNIKACÍ .....	7
5.1 Starověk .....	7
5.2 Ranný středověk .....	8
5.3 Vrcholný středověk.....	9
5.4 Husitství .....	10
5.5 Novověk .....	11
5.6 Nástup páry .....	17
6. FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ VÝSTAVBU CEST .....	22
6.1 Fyzicko-geografické faktory .....	22
6.1.1 Geomorfologie a tvary reliéfu .....	22
6.1.2 Vodstvo .....	25
6.1.3 Klima.....	26
6.1.4 Vegetace .....	28
6.1.5 Půdní složení.....	28
6.2 Socioekonomické faktory .....	31
6.2.1 Průmysl.....	31
6.2.2 Zemědělství .....	35
6.2.3 Osídlování .....	36
6.2.4 Služby.....	40
7. CESTNÍ SÍŤ V MINULOSTI PODLE STARÝCH MAP .....	41
7.1 Müllerovo mapování.....	41
7.2 I. vojenské mapování (josefské).....	43
7.3 II. vojenské mapování (františkovo).....	51
7.4 III. vojenské mapování (Františko-josefské).....	64
8. VYUŽITÍ STARÝCH CEST JAKO TURISTICKÉ TRASY .....	68
ZÁVĚR.....	71
SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	73

# 1. ÚVOD

Za názvem této diplomové práce se může skrývat opravdu hodně věcí. Určitě se najdou i tací, kteří nebudou vědět, co si pod ním představit. Nápad nevzešel z mé hlavy, ale vděčím za něj jednomu skvělému člověku, který již bohužel mezi námi není. Když jsem za ním přišel do kanceláře s cílem zadání diplomové práce, neměl jsem ponětí o tom, co bych chtěl dělat. On se zeptal, co mne z geografie baví a jaké jsou mé zájmy. Začal jsem jmenovat historii, sport, výlety. Ihned mi nabídl, zda bych nechtěl dělat nějaký terénní průzkum. Navíc by se prý jednalo o takový průzkum, kde bych musel srovnávat současný stav s minulostí. Okamžitě jsem souhlasil. A tak vzniklo mé téma – Hodnocení cestní sítě v 18. a 19. století na území Železnobrodsko.

Už dopředu mne upozornil, co všechno má práce bude obnášet. Prý to nebude nic jednoduchého a strávím její realizací mnoho hodin. Budu muset bádat v archivech a podobných zařízeních, pročítat staré listiny, nahlížet do starých map a srovnávat je s dnešními. V terénu, kde nachodím desítky kilometrů, se budu pít po zbytecích starých cest a stezek.

Ničeho jsem se neobával a dokonce se na práci moc těšil. Vždyť to bude můj vlastní výtvar, který bude mít svojí hodnotu. S trochou představivosti a fantazie uvidím, kudy chodili naši předci každý den, kde se plahočili s nákladem svého zboží na zádech cestou na trh, kudy chodili unavení z práce po těžkém dni nebo jakými cestami se ubírali do kostelů na pravidelné mše a kázání. Některé z těchto cest používáme do dnešních dní, ale najdou se i takové, po kterých dnes projde jen málo lidských nohou. Právě najít tyto zapomenuté cesty je jedním z mých hlavních cílů. Ve své hlavě nechám znovu ožít historii a skrytě doufám, že se mi to podaří i u čtenářů mé práce. Podnítit jejich zájem a představivost je mým tajným, ale možná i hlavním cílem. Vždyť co si může autor víc přát, než když dá čtenář průchod své fantazii při čtení jeho díla.

## 2. CÍLE PRÁCE

Ještě před tvorbou práce jsem měl za cíl pouze zaznamenat umístění starých cest a porovnat je s dnešními. Z těchto informací jsem chtěl vytvořit přehlednou tematickou mapu, kde by byla dobře patrná vrstva se starými stezkami. Nad ní bych ještě přidal novou vrstvu s dnešními silnicemi. Toto byl můj původní cíl. Ale během práce jsem zjistil, že bylo budování cest ovlivňováno různými faktory, a proto jsem se tyto zákonitosti rozhodl zařadit do mé práce. Jedná se například o členitost reliéfu, která měla vliv na výstavbu měst a vesnic, mezi kterými byly budovány komunikace. Proto jsem považoval za důležité charakterizovat v jedné z kapitol povrch kolem Železného Brodu. Zásadní roli má také ostatní lidská činnost. Cesty se klikatily mezi důležitými místy této oblasti. Největší hustotu měly kolem míst, kde stály kostely, pořádaly se různé trhy a pouti a samozřejmě kolem míst, kam lidé mířili za prací. Mezi taková místa můžeme zařadit manufaktury, továrny, dílny nebo také lomy a doly. Proto jsem si dal za cíl co nejpřesněji lokalizovat tato místa. S tím souvisí nalezení kulturních, ale i přírodních hodnot podél cest. Lidé totiž kolem nich budovali různé kapličky a boží muka, kde se zastavovali k modlitbě a odpočinku. Právě těch jsem chtěl objevit co největší množství a pokud možno zjistit více o jejich historii. Poslední, na co jsem se zaměřil, byly turistické stezky a cyklotrasy, protože během bádání vyšlo najevo, že jich velké množství kopíruje staré cesty. Daleko více než je tomu u silnic. Proto jsem chtěl vytvořit tematickou mapu, kde bude patrné, které turistické a cyklistické trasy kopírují staré cesty. Mým cílem bylo také navržení nových turistických stezek.

### 3. METODY PRÁCE

Při tvorbě jsem musel být kreativní a použít rozličné metody a postupy. Jako první jsem získal dostatečné množství teoretických informací, abych se vůbec mohl pustit do práce. K tomu mi posloužilo několik publikací z knihoven, které se tématu přímo i nepřímo týkaly. Ke stěžejním dílům určitě patří kniha *Po stezkách k dálnicím* od Jiřího F. Musila, ze které jsem čerpal veškeré informace ke kapitole *Historie cest a komunikací*. Důležitou roli sehráli i knihy ze série *Historie a současnost podnikání*. Pro své potřeby jsem použil díly *Historie a současnost podnikání na Jablonecku, Tanvaldsku a Železnobrodsku* a *Historie a současnost podnikání na Jilemnicku, Semilsku a Turnovsku*. Pročetl jsem i mnoho internetových stránek, kde jsem získal také spoustu užitečných informací. Nejpoužívanější webovou stránkou však byla [oldmaps.geolab.cz](http://oldmaps.geolab.cz), na níž je tato práce postavena. Na této stránce se nacházejí digitalizovaná vojenská mapování, která zobrazují, mimo jiné, i komunikační síť v 18. a 19. století. Také jsem ale musel navštívit archivy v Semilech, Jablonci nad Nisou a Liberci, kde jsem pročetl staré listiny a publikace, ke kterým bych se normálně nedostal. V těchto zařízeních se nacházejí i staré mapy, které jsem si mohl ofotit a později s nimi pracovat. Po získání teoretických informací přišel čas na terénní průzkum, kdy jsem hledal pozůstatky po starých cestách. K ruce jsem měl kopie dobových map, což mi velmi usnadnilo pátrání. Mým cílem však nebyly jen tyto cesty, ale i různé kulturní a jiné památky podél nich. Zde sehrála nejdůležitější úlohu metoda historická, která zkoumá, kde se co nacházelo. Ze všech mých průzkumů jsem pořídil podrobnou fotodokumentaci a také jsem zjistil, že místní lidé, především pamětníci, jsou neocenitelným zdrojem informací. Nakonec přišla na řadu práce s počítačem, kdy jsem všechny získané informace a data převedl do elektronické podoby, pomocí programu Microsoft Word.



## 4. VYMEZENÍ ÚZEMÍ ORP ŽELEZNÝ BROD

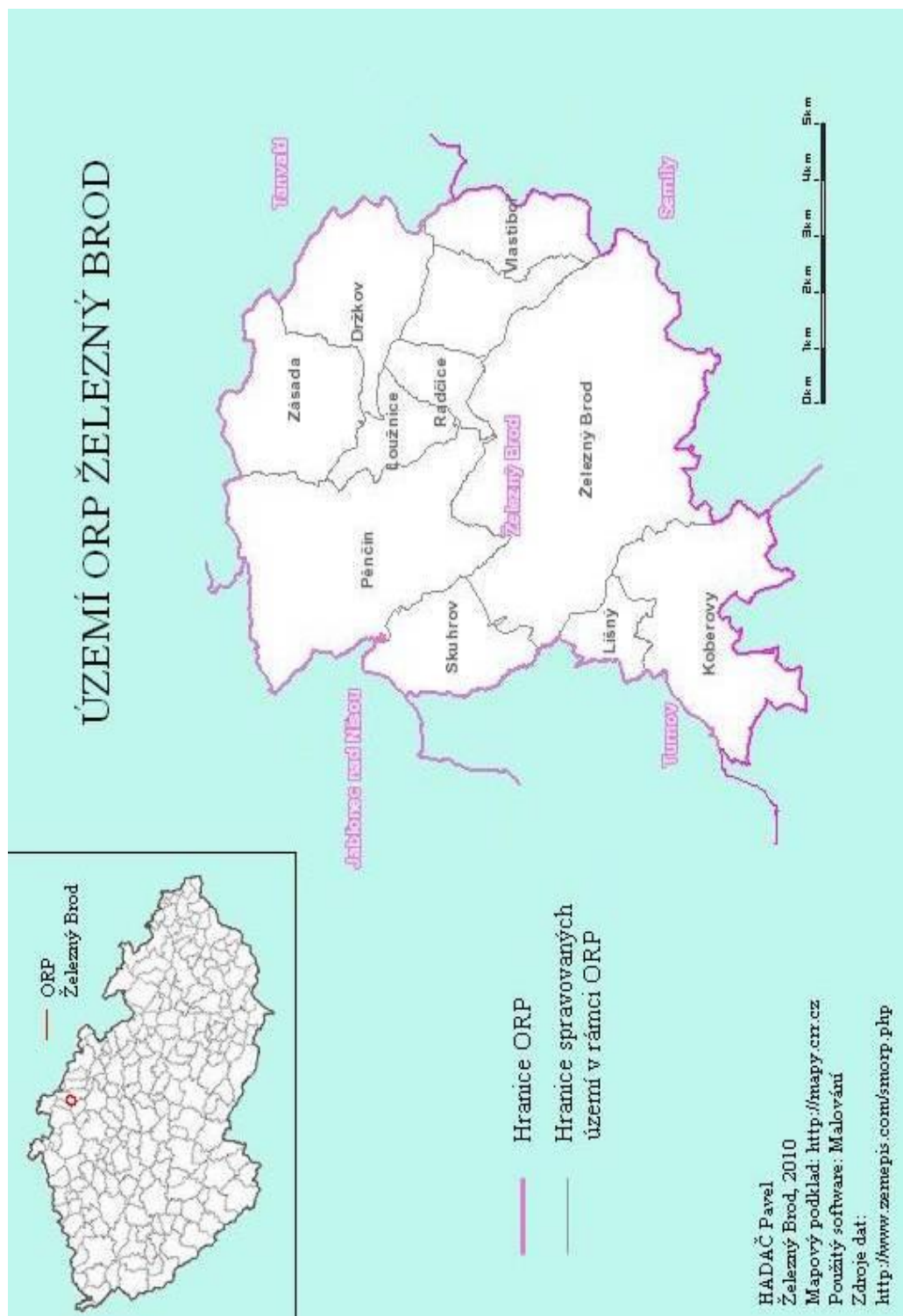
Železný Brod je nejmenším správním obvodem Libereckého kraje. Jeho rozloha činící 74 km<sup>2</sup> zabírá pouze 2,3 % území celého kraje. ORP Železný Brod hraničí se správními obvody obcí s rozšířenou působností Tanvald na severovýchodě, Jablonec nad Nisou na severozápadě, Turnov na jihozápadě a Semily na jihovýchodě. Na celém území se nachází jedenáct obcí, z nichž pouze Železný Brod má statut města. Ostatními obcemi jsou Koberovy, Líšný, Skuhrov, Pěnčín, Vlastiboř, Jílové u Držkova, Radčice, Loužnice, Držkov a Zásada. Od roku 2006 je obec Zásada městysem, na který byla povýšena.<sup>1</sup>

Celý obvod má 12 327 obyvatel. Z tohoto počtu má samotný Železný Brod celých 6 486 obyvatel. Tedy více než polovinu. Jestliže rozlohou patří tento správní obvod k nejmenším, potom se jeho hustota osídlení řadí k těm nejvyšším. Její hodnota je 167 obyvatel na km<sup>2</sup>, což je číslo převyšující krajský průměr, který činí 138 obyvatel na km<sup>2</sup>. Lépe na tom jsou už jenom Jablonec nad Nisou a Liberec (k datu 1. 1. 2009).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Český statistický úřad - LIBEREC [online]. 2008, poslední revize 31.3.2008 [cit.2010-12-07]. Dostupné z: <<http://www.liberec.czso.cz/xl/ediciplan.nsf/tab/0F002BBF11>>.

<sup>2</sup> RISY.cz: Obce s rozšířenou působností – Liberecký kraj [online]. 2008, poslední revize 1.9.2008 [cit.2010-12-07]. Dostupné z: <[http://www.risy.cz/obce\\_s\\_rozsirenou\\_pusobnosti\\_liberecky\\_kraj](http://www.risy.cz/obce_s_rozsirenou_pusobnosti_liberecky_kraj)>.



Mapa č.1: Vymezení území ORP Železný Brod

## 5. HISTORIE CEST A KOMUNIKACÍ

### 5.1 Starověk

Vývoj stavby silnic začneme sledovat od 1. tisíciletí př. n. l., kdy začala střední Evropa obchodovat s ostatními částmi kontinentu. Z Alp se totiž ve velkém dovážela sůl a od Baltského moře zase jantar. Zlaté šperky, vyrobené na našem území, byly nalezeny v hrobech západních knížat, což je důkazem čilého obchodního ruchu. Obchodovalo se pomocí karavan, které zahrnovaly soumary, nosiče, ale také vozy tažené koňmi. Několik takových vozů se našlo v hrobech bohatých velmožů, tak si dnes můžeme udělat obrázek o jejich tvaru a velikosti. Například kola měla šest paprsků a jejich průměr byl 80 cm. Byly nalezeny jak dvoukoláky a čtyřkolky. Tehdejší trasy ještě nemůžeme nazývat komunikacemi ani silnicemi. Šlo o jakési stezky vytvořené vymýcením lesa, obcházející všechny terénní nerovnosti a překážky. Byly úzké, v bažinatých podmáčených oblastech se na ně pokládaly dřevěné hatě a nejčastěji se klikatily podél řek. Ať už to bylo kvůli lepší schůdnosti a orientaci nebo setrvání u vodního zdroje. Ojediněle byly nalezeny úseky, které byly vysypány říčními kamínky a drtí, ale šlo pouze o výjimky. Ve druhé polovině 1. tisíciletí př. n. l., s příchodem Keltů, se u nás začala stavět první města, která se nazývala oppida. Stavěly se buď při bohatých nalezištích surovin, nebo na důležitých obchodních stezkách. Zatímco předešlé vozy měly šest paprsků, ty keltské jich měly osm až deset a byly podstatně bytelnější. K jejich tažení používali koně, které, podle archeologických vykopávek, dokonce už i kovali. Začali na našem území budovat síť komunikací, která by spojovala oblasti keltského osídlení. Většina cest však kopírovala dřívější trasy. Z vykopávek také můžeme částečně vyvodit, jak Keltové cesty stavěli. Záležet si na nich dávali především v okolí hradišť, kde svahy zpevňovaly kameny, aby nedošlo k sesuvům půdy a cestu vysypávali štěrkem. V jednom z oppid provedli archeologové příčný řez tehdejší komunikací. Úplně na povrchu je vrstva písčité hlíny s drobnou drtí, pod ní je patrný povrch cesty ze starší doby, na jejímž povrchu se nachází opět písčitá hlína tentokrát s břidlicovou drtí. Ta leží na kamenné suti s hlínou. To je důkaz, že Keltové budovali své cesty na těch starších. Vůbec nejdůležitější komunikací té doby u nás byla Jantarová

cesta, která vedla podél Moravy, Odry a Visly až k Baltskému moři. Na ní se napojovaly menší stezky, které vedly do jiných částí našeho státu.<sup>3</sup>

## 5.2 Ranný středověk

Mezi roky 400 a 600 n. l. začali keltské a germánské kmeny vytlačovat Slované. Ti byli na našem území rozmístěni ostrůvkovitě, když nejprve osídlili úrodné nížiny. Vědci se shodli na tom, že pravděpodobně využívali starých germánských a keltských cest. Dopravním prostředkem byl opět kůň, na kterém však jezdily pouze vyšší vrstvy. Koncem 6. století ustalo stěhování v rámci území a situace se ustálila. Slované, stejně jako před nimi Keltové, začali stavět mohutná opevněná hradiště a sídliště, kde se soustřeďovala výroba a obchod. Aby lidé mohli komunikovat, musela být tato hradiště nutně spojena cestami, po kterých by se také dováželo zboží. Proto byly sídliště takovými uzlovými body, mezi kterými se vytvořila komunikační síť. Do dnešní doby se nám dochovalo několik ukázek tehdejší stavby silnice, kdy byla cesta dlážděná a pod svahem zpevněná zídhou. Podle archeologických vykopávek badatelé zjistili, že Čechy hojně obchodovaly jak s Velkomoravskou říší, tak i s Franky. Hlavními vývozními artikly byly med a kožešiny. Obchod závisel na zajištění průchodu přes hluboké lesy a také pohraniční horské pásy. Nejvýznamnější cestou té doby byla obchodní cesta vedoucí z Řezna přes Prahu a Krakov až do Kyjeva. Všechny cesty v raném středověku byly spíše vyježděnými a vydupanými pruhy. Kámen se používal jen v místech, kde ho bylo dostatek podél cest. Lidé ho jednoduše naházeli do vyjetých kolejí nebo jiných prohlubní a děr. Pokrokem ve stavbě cest bylo používání hatí. Hatěmi se zpevňovaly podmáčené a změkklé úseky cest. Šlo vlastně o klacky nebo větve, případně svazky proutí, položené napříč cestou a zaházené hlínou či pískem. Tento typ zpevňování cest byl zaznamenán na všech územích obývaných Slovany.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.).

<sup>4</sup> MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.).

## 5.3 Vrcholný středověk

V průběhu 10. a 13. století komunikační síť značně zhoustla. Využívaly se staré, již existující stezky, ale také se budovali úplně nové cesty. Dělo se kvůli zvýšenému obchodnímu styku Čech a okolních zemí. Pro tento dálkový obchod se zakládaly tzv. zemské stezky. V historických pramenech se označovaly mnoha výrazy, jako magna via nebo magna strata. Tyto výrazy byly od skutečnosti na míle vzdáleny, neboť se zemské stezky podobaly více širším pěšinám. Obrat nastal na přelomu 13. a 14. století, kdy došlo k masivnímu zakládání a rozkvětu měst. Ty měly z obchodování značné zisky, a proto měly eminentní zájem o zkvalitnění cest, aby se do nich obchodníci snadněji dostali. Mezi nejvýznamnější města patřila Praha, Brno nebo Olomouc, a tak není divu, že většina cest mířila právě do nich. Na mapě zemských stezek je patrný dostředný charakter cest, které se klikatily právě do těchto center našeho státu. Při hranicích státu, kdy se cesty ponořily do hlubokých lesů, se budovaly menší strážnice, které zajišťovaly ochranu kupcům a obchodníkům. Později, například za Karla IV., se začaly o něco hlouběji v území stavět kamenné hrady, které měly za úkol zabezpečit stezky a taky poskytnout odpočinek unaveným cestovatelům. Mnoho z nich však ztratilo na důležitosti v době, kdy se obchodní trasy začaly přesouvat spíše k městům. Ta se stala obchodními a hospodářskými centry. Navíc se získáním statutu města, mohla usilovat o různá privilegia a práva od panovníka. Například právo vařit pivo nebo pořádat trhy. Proto také mohla vybírat další a další mýta a cla, z nichž města dále bohatla. Kupci, přijíždějící do města, které leželo na řece, museli navíc platit zvláštní, mostné, aby se do něj vůbec dostali. Středověké stezky se dělily do dvou skupin. V první skupině byly cesty, na nichž se platila cla, která se vybírala hlavně od cizích obchodníků. Druhým typem cest byly ty, kde se neplatily žádné poplatky. Sloužili především domácímu obyvatelstvu pro kratší spojení, a také pro obchodníky, kteří se chtěli vyhnout placení poplatků. Oba druhy se však musely podřídít terénu, kterým vedly. Za Keltů se uplatnila metoda přímého spojení, aby byla trasa co nejkratší. Ve středověku však čas nehrál takovou roli, a proto se při zakládání stezek používala metoda nazvaná cesta nejmenšího odporu. Vyhýbaly se podmáčeným a bažinatým oblastem, vrchovinám a hornatinám a také hlubokým hvozďům. Při překonávání takovýchto překážek se totiž zvyšovaly ztráty na zboží, docházelo také k většímu opotřebení vozů a únavě tažných zvířat.

Pohraničním horám se stavitelé vyhnout nemohli, proto budovali cesty přístupnějšími horskými průsmyky. Zpočátku byly i zemské stezky jen vymýcenými pruhy lesa, které rychle zarůstaly. V nížinách, kde lesů nebylo tolik, představovaly tyto stezky jen vyježděné a vydupané pruhy země. Mnozí vozkové často vyjížděli mimo stezku a hledali místa s tvrdším a nepoškozeným podkladem. Vytvářeli tak další jízdní pruhy, které z ní udělaly několika proudovou silnici, širokou i několik desítek metrů. Údržbu představovalo zahazování děr štěrkem a hlínou, zpevňování zamokřených oblastí hatěmi a vykopávání odvodňovacích kanálů. Udržování cest bylo povinností vrchnosti, která směla na úhradu svých ztrát vybírat mýta. Vrchnost také mýta vybírala, ale o stav komunikací se až tak nestala. Ty byly v bíděm stavu a ze všech stran byly slyšet stížnosti. Silnice totiž byly příliš úzké a to z důvodu rozšiřování polí a rozorávání okrajů cest. Při vydatných deštích se na nich tvořili hluboké louže a lidé se museli potýkat se všudypřítomným blátem. Cestování se stalo velmi namáhavým, zdoluhavým a především nákladným, z důvodu zvýšené potřeby napájení a krmení tažných zvířat. Existovaly však i výjimky. Při odkrytí základů Zlaté stezky objevili archeologové, že některé úseky byly zpevněny kameny až do hloubky půl metru. Na ně se nasypaly menší říční oblázky a úplně navrch písek. Všechny cesty, bez výjimky, se musely potýkat s vodními toky. V místech, kde řeka nebyla příliš hluboká, vznikaly brody, kolem nichž rostly osady. Při větších hloubkách se zřizovaly přívozy a také nekvalitní dřevěné mosty, na kterých se i přesto vybíralo mostné, protože bylo potřeba pokrýt jejich údržbu a opravy.<sup>5</sup>

## 5.4 Husitství

Za husitů došlo k úpadku obchodu s okolními zeměmi, neboť cesty byly plné lapků a loupeživých rytířů. Navíc církev zakázala veškerý obchod s kacířskými Čechami. Z tohoto důvodu se některé cesty přestaly používat a správa ostatních byla omezena. Doba husitství byla dobou válek a vojenských tažení, pro které byly cesty naprosto nevyhovující. Když některá z armád táhla krajem za vydatných dešťů, proměnili se cesty v blátivá jezera, ve kterých zapadávaly všechny vozy. Výjimku

---

<sup>5</sup> MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.).

tvořily husitské vozové armády, které byly na takové nepřízně připraveny. Před samotnou armádou totiž táhly zákopnické oddíly, mající na starosti zprovoznit cesty. V každém voze se také nalézaly sekery, motyky a lopaty pro případ neprůjezdné komunikace. Tehdejší cesty bychom mohli rozdělit do tří skupin. Do první patřily dálkové obchodní komunikace. Druhá zahrnovala hospodářské cesty, vedoucí k dolům a polím. Třetí skupinou byly lokální cesty, spojující jednotlivá města a vesnice. Zvýšené nebezpečí loupeží v době husitské mělo za následek vymýcení porostu na obou stranách těchto cest. V roce 1578 se stanovila vzdálenost na jeden lesní provazec, což bylo asi 32 m.<sup>6</sup>

## 5.5 Novověk

V 16. a 17. století začaly vznikat i první mapy, na kterých byly zaznamenány komunikace. Tyto mapy nám umožňují sledovat tehdejší trasy, jejich změny nebo úplný zánik. První takovou mapou byla mapa střední Evropy od Erharda Etzlauba. Byla vytištěna 1501 v Norimberku a dnes se nachází ve vídeňské knihovně. Silniční síť je na ní vyobrazena tečkovaně. Přesně jsou na ní zobrazeny také města ležící přímo na cestách nebo v jejich blízkosti. Bohužel bychom na ní našli pouze ty nejvýznamnější obchodní stezky, na ty menší se nedostalo. Na Erhardově mapě jsou Čechy zobrazeny v rámci Evropy. Jejich první samostatnou mapu má na svědomí Mikuláš Klaudyán. Vznikla roku 1518 a mimo jiné zachycuje síť hlavních zemských cest a vzdálenosti mezi městy. Postupem času začalo vnikat více map zaměřujících se pouze na cesty. Jako příklad bych jmenoval mapu silnic ve Slezsku z roku 1558.

Pro představu by bylo příhodné zmínit, jaké dopravní prostředky se pohybovaly po tehdejších stezkách. Jednalo se o různé druhy vozů, tažených buď koňmi, nebo skotem. K dopravě osob se používaly rychlé a lehké vozy, tažené jedním nebo dvěma koňmi. Kočí seděl na korbě tvořené košatinou a železným stupátkem. Pro nákladní dopravu byly nejvhodnější velké a těžké vozy, tažené dvěma nebo více páry koní. Daly se naložit velkým množstvím surovin, které se následně přikryly plachtou. Tyto vozy se nazývaly formanské, neboť je řídil forman. Jejich sdružováním v dalších letech vznikaly

---

<sup>6</sup> MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.).

formanské cechy, jež se vyznačovaly lepší organizací. Všechny vývoj však přibrzdila třicetiletá válka. Pochodující armády zničily cesty, vydrancovaly a často vypálily celé přilehlé vesnice. Po skončení války se s tím vrchnost pokoušela něco udělat. Do všech krajů byli vysíláni komisaři, mající za cíl zjistit stav místních komunikací. Jejich výsledků využil písař Jan Stich k tvorbě nové rukopisné mapy českých cest. Ale to se již blížila éra kočárů, která znamenala pokrok ve vývoji dopravních prostředků.



Obr. č.1: Poštovní čtyřkolový vůz

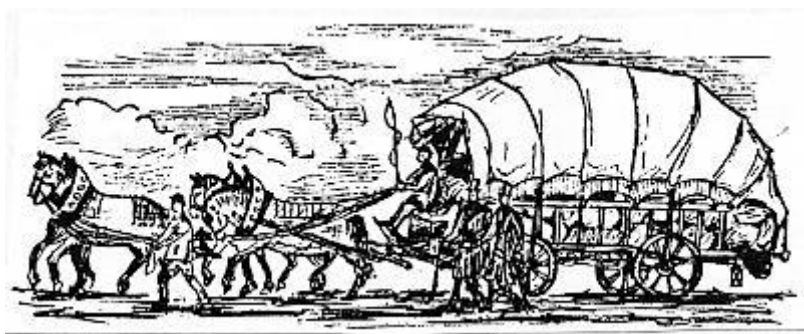
(Zdroj: <http://www.gasthauspostwaal.de/2postkutsche.jpg>)



Obr. č.2: Ráfový vůz

(Zdroj: [http://www.velkykluk.cz/historie/strazni\\_hrady\\_kladsko-bystricke\\_obchodni\\_stezky/konsky\\_povoz.gif](http://www.velkykluk.cz/historie/strazni_hrady_kladsko-bystricke_obchodni_stezky/konsky_povoz.gif))



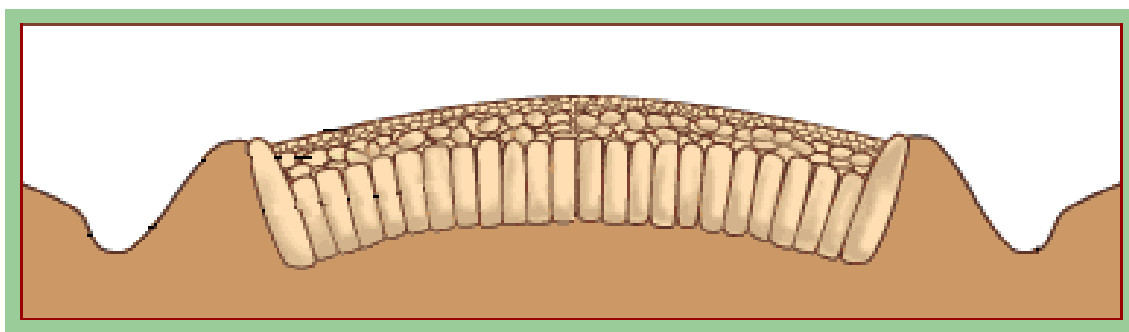


Obr. č.3: Formanský vůz tažený čtyřsprežím

(Zdroj: [http://hamelika.webz.cz/h99-10\\_soubory/image002.jpg](http://hamelika.webz.cz/h99-10_soubory/image002.jpg))

Počátkem 18. století začaly do hospodářství pronikat nové vědecké poznatky, které měly za následek vznik nových oborů. Patrná byla snaha o vzdělání v inženýrských oborech, proto vznikaly školy s technickým zaměřením. To vše se projevovalo i ve stavebnictví, budování cest nevyjímaje. Do té doby existovalo několik druhů cest. Prvním typem byly jakési vyčištěné pruhy země bez pevného podloží. Po nich mohly projet pouze menší dvoukolové vozy tažené dvěma koňmi, které neměly takovou nosnost jako větší vozy. Proto jich bylo potřeba větší množství, což opět vedlo k prodražení celého obchodování. Na mnoha místech se stavěly modernější cesty, které měly podloží z kmenů stromů. Na ně se pak nasypalo kamení, písek a hlína, která se musela silně udusat. I tento typ cest byl po krátké době v havarijním stavu, neboť dřevěné piloty poměrně rychle uhnívaly a také eroze si vybírala svou daň. Počátkem 18. století se ještě technika stavby silnic podobala té středověké. Římské principy stavby silnic, se zhuštěným podkladem, převzal v druhé polovině 18. století francouzský stavitel silnic Pierre Tréssaguet. Právě tento stavitel byl asi nejvýraznější osobností stavby silnic nejen ve Francii, ale v celé Evropě. Podklad těchto silnic byl tvořen z velkých balvanů zasazených do země, na které byly nasypány středně velké kameny. Úplně navrchu byl upěchovaný štěrk. Správný sklon, se kterým bylo už také počítáno, zajišťoval rychlý odtok dešťové vody ze silnice. Z tohoto důvodu stavěl klenuté komunikace, ze kterých voda snadněji a rychleji odtékala. Speciální odtokové příkopy se začaly budovat od konce 18. století. P. M. J. Tréssaguet myslel také na stoupání, proto používal metodu maximálně 5% stoupání. Velkou pozornost věnoval i šířce silnice, a proto požadoval rozšíření jen některých silnic, podle jejich významu a důležitosti. Podle jeho myšlenek se silnice rozdělily do čtyř kategorií. Do první skupiny patřily velké cesty spojující hlavní město s ostatními velkými městy. Říkalo se jim

„grandes routes“ a byly široké 14 metrů. Druhou skupinu tvořily cesty, spojující hlavní město s méně důležitými městy, a také je mezi sebou. Ty byly o 2 metry užší. Cesty uvnitř provincií tvořily třetí skupinu a byly široké 10 metrů. Do čtvrté skupiny náležely všechny ostatní stezky, klikatící se mezi vesnicemi a menšími městy. Tyto zásady stavby vešly do historie jako francouzská metoda. Od francouzských stavitelů, jako byl Tréssaguet, převzaly v Německu jejich zkušenosti a převedly je do knižní podoby. Tak vznikla možná první učebnice silničního a mostního stavitelství z roku 1786. V Evropě však existovala ještě jedna metoda stavby komunikací, která se vyvinula v Rakousku, proto se jí říkalo rakouská metoda. Ta se poněkud lišila od té francouzské a také měla několik nedostatků. Silnice byla obehnaná nízkou kamennou zídhou, která na často používaných silnicích mnoho nevydržela. A také soudržnost celé vozovky nebyla ideální. Velké ploché kameny, které tvořily základnu silnice, se navzájem nedotýkaly, tudíž byly nestabilní. Na ně se už, podobně jako u francouzské metody, kladly menší kameny a štěrk a úplně navrch zemina s pískem. Podle průřezu vozovky archeologové zjistili, že tloušťka všech vrstev byla okolo 50 cm. U nás tuto metodu používal Jan Gross, který zároveň požadoval, aby se vedle štěrkových silnic budovaly ještě přírodní stezky. Ty měly za úkol šetřit nákladně budované hlavní komunikace, a to především v letních měsících, kdy půda ještě nebyla tak rozbředlá. Toto opatření se ukázalo jako velmi výhodné, neboť ročně ušetřilo 4000 zlatých. Gross měl na svědomí ještě jedno vylepšení. Díky příčně položeným dřevěným trámům na polovinu silnice se totiž zamezilo vyjíždění kolejí. A jaký druh kamene Gross používal? Místo opracovaného lomového kamene, který byl podstatně dražší, používal levný štěrk. Takže místo 22 zlatých za jeden sáh se platilo pouhých 5 zlatých. A ani životnost silnic nebyla špatná, pohybovala se totiž okolo třiceti let. Na Grossově příkladu vidíme, že obě metody, francouzská i rakouská, se rozšířily i do českých zemí, proto jsem je ve své práci záměrně uváděl.



Obr. č.4: Průřez Trésaguetovou silnicí

(Zdroj: <http://media-2.web.britannica.com/eb-media/45/23945-004-EA668418.gif>)



Obr. č.5: Stavba silnice v 2. polovině 18. Století

(Zdroj: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/img/macadam.JPG>)

Údržba silnic byla velice nákladná a stát na ni musel ročně vynaložit tisíce zlatých. Z tohoto důvodu bylo roku 1781 vydáno nařízení, předávající správu silnic na tři roky poštmistřům, panstvím, městům a obcím. Tento dekret měl donutit místní vrchnost, aby si o své komunikace pečovala sama, neboť je sama denně používala a tudíž na tom měla svůj zájem. Na oplátku mohly na těchto komunikacích vybírat mýto. Výnosy z mýta měly hradit ztráty, které vzniknou opravou cest. Vymyšleno to bylo

hezky, ale ve skutečnosti to nefungovalo. Města sice vybírala mýto, ale údržbě se nevěnovala. Po nezdaru experimentu byla v roce 1783 zrušena soukromá mýta, vyjma mostního a přívozního poplatku. A pak přišel zlomový rok 1791. V listopadu vydal Josef Born listinu nazvanou „Vlastenecké myšlenky o silničním hospodářství v království Českém“. Born v něm navrhoval jednak zrušení robotní práce na silnicích, místo toho chtěl využít vojska, především pak zákopníků. Požadoval zrušení soukromého vlastnictví cest a místo toho jejich převzetí do státních rukou. Kontrolu nad tím vším by mělo mít silniční ředitelství. K dokumentu byl přiložen seznam již existujících silnic, silnic ve výstavbě a také těch, které se měly teprve vybudovat. Všechny Bornovi požadavky a návrhy císař přijal. V té době se zákony stavby silnicí řídily Tereziánským patentem z roku 1778. Ten obsahoval technické dokumenty pro budování silnic, finanční předpisy pro jejich výstavbu a opravu. Tento důležitý dokument zůstal v platnosti až do roku 1927 a čerpalo z něj nově zřízené silniční ředitelství. Že se brala údržba silnic opravdu vážně, ukazuje následující úryvek z Tereziánského patentu.<sup>7</sup>

*„Jestliže blízko silnice stojící stromy a keře vrhajícím stínem překážejí jejímu vyschnutí, nařizujeme a každému k zachování ukládáme, aby ve vzdálenosti 2 sáhů (3,79 m) od patníků, nebo hrany silnice nově se nevsadil žádný strom, ať se jmenuje jakkoliv, veškeré pak nyní v této vzdálenosti stojící stromy, vyjma stromy ovocné, pokud ještě jsou 3 stopy (0,95 m) daleko od hrany silnice a tedy spádu příkopu nepřekážejí, aby byly ihned poraženy a odstraněny s dalším rozkazem, že i zmíněné ovocné stromy na straně silnice zcela oklestiti se mají.*

...

*Zakazujeme tímto rovněž pod pokutou 6 tolarů jakoukoliv jinou nečistotu, jako od krmiva, tříštěk, rostlin, smetí, zvláště také v zimě sníh domů na silnici nebo do příkopů házet, pročez se mají u hospod, kde je to trochu možno, krmiti koně vedle silnice a ne na silnici samotné, kde to ale nejde jinak, jsou hostinští pod uvedenou pokutou povinni, aby nečistotu vstalou před jejich domem, denně čistě odklidili a odstranili, a v zimě sníh hned po odhození dali odvést, aby silnice zůstala stále volnou.*

...

---

<sup>7</sup> MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.).

*Obnovujeme a potvrzujeme tímto oprávnění a moc našeho silničního ředitelství, že může potřebný kámen a štěrk bez překážek a všude vyhledávati, lámati, vybíratí a potom nejkratším směrem na silnici dovážeti, ovšem proti tomu, že majiteli za odňatou půdu dána bude náhrada.*“<sup>8</sup>

Na těchto třech ukázkách je patrné, že Marie Terezie a její úředníci mysleli opravdu na každou maličkost, která by mohla přispět ke zlepšení situace na silnicích.

Od počátku 19. století se silnice začaly stavět rychleji než kdy jindy. Způsobilo to zavedení systému tzv. dobrovolné konkurence. Vrchnost a poddaní měli na starosti výstavbu státních silnic na jejich panství, přičemž poddaní obstarávali manuální práci, jako dovoz materiálu a samotnou stavbu. Vrchnost zajišťovala hrazení výstavby a také budování větších zděných objektů, jako byly například mosty. Na tyto práce byli najímání odborníci. Po dokončení byla komunikace převzata státem. Vrchnost na jednotlivých panstvích dostávala za práci zlaté medaile a také čestná uznání, která zvyšovala jejich prestiž. To však nepokrylo ztráty ze stavby cest, a proto se roku 1805 ustanovilo zvýšení mýtného, což by mělo všechny ztráty vyrovnat.<sup>9</sup>

## 5.6 Nástup páry

Opravdovou revolucí v dopravě bylo vynalezení parního stroje. Na úplném počátku byly na nízké úrovni, a tudíž se nedaly použít k pohonu dopravních prostředků. To se změnilo s příchodem pístového parního stroje, který měl podstatně vyšší výkon než jeho předchůdce. Největší zásluhy na jeho sestrojení si připsal James Watt. Prvním parní automobil vyrobili ve Francii v roce 1770 a na svědomí ho měl Nicolas Joseph Cugnot. Tento vůz jezdil rychlostí pouhých 5 km/h, ale byl prapředkem dnešních automobilů. Obě tyto události změnily budoucnost cestování a dopravy na celém světě. Ale jak jsme na to byli s parním strojem u nás? První se vyrobil v roce 1810 na stavovském technickém učilišti v Praze. Šlo o kopii Wattova parního stroje a podle

---

<sup>8</sup> MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.). str.136-140

<sup>9</sup> ROUBÍK, František. Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha : Společnost přátel starožitností, 1938. 113 s. Stopami věků. ISBN (Váz.).

dokumentace přivezené z Anglie ho sestavil Josef Brožek. Už o pět let později postavil vlastní parní automobil. S postupem času se, především ve světě, objevovaly nové a nové typy parních automobilů, které byly schopny urazit větší vzdálenosti vyššími rychlostmi. Podmínkou však byly kvalitní silnice, po kterých se jezdilo. Na rozblácené, poničené a neupravené silnici nebyly tyto vozy schopny jezdit. Doba se nesla ve znamení souboje mezi silniční a železniční dopravou. Testy ukázaly, že vzhledem k menšímu tření, může parní stroj se stejným výkonem přepravit na kolejích podstatně více lidí nebo zboží. Proto byla modernizace silnic nutností, neboť hrozilo úplné vítězství železnice. V některých evropských zemích došly tak daleko, že zahájili doslova tažení proti silničním parním vozům. Některá nařízení, jako omezení rychlosti vozu na 3,2 km/h v obcích, což je méně než rychlost chůze. Nebo že 55 m před parním vozem musí jít muž s praporkem a signalizovat průjezd, se zdají přehnaná. U nás se parní vozy prakticky nevyskytovaly, ač jsme v jiných technických oborech vynikali. Proč tomu bylo, se můžeme jenom dohadovat. Snad za to mohl částečný neúspěch Josefa Brožka, který v modernizování parního vozu dále nepokračoval. Každopádně silniční vozy se začaly prosazovat až po roce 1867, kdy byl vynalezen spalovací motor. O několik let později předvedl Karl Benz tříkolku s benzínovým motorem a mnozí další se k němu přidávali. S postupnou modernizací a tovární výrobou byla cesta k motorizaci silniční dopravy otevřena.



Obr. č.6: Parní automobil značky Peugeot

(Zdroj: [http://www.jablko.cz/Zajimavosti/Technika/img/Zajim\\_tech\\_3\\_3.jpg](http://www.jablko.cz/Zajimavosti/Technika/img/Zajim_tech_3_3.jpg))



Obr. č.7: Benzova tříkolka (Zdroj: <http://www.autamilda.estranky.cz/archiv/iobrazek/4>)

Ve druhé polovině 19. století skončila v Čechách výstavba státních silnic, kterým se také říkalo císařské. Byly to hlavní komunikace sloužící především pro dálkovou dopravu zboží, osobní dopravu dostavníky a také byly využívány v poštovníctví. Celková délka státních silnic byla jenom v Čechách 3800 km. Měly přesně dané rozměry a parametry. Jejich šířka za normálních podmínek byla 9,48 m, v horách bylo povoleno její zúžení na 8,22 m, sklon nesměl přesáhnout 4,7% a v ojedinělých případech bylo povoleno i 8,3%. V takových místech však musely pomáhat přípřeže, což bylo několik párů koní, zapřažených navíc před vůz. Tloušťka silnice nesměla jít pod 47,5 cm. Současně začala i k nám pronikat železniční doprava, která postupně převzala otěže dálkové dopravy u nás. Není se čemu divit, vždyť vlak dokázal převést mnohem více materiálu za kratší čas než formani s vozy. To však mělo příznivý vliv i na zhoustnutí cestní sítě, protože bylo potřeba spojit vlakové zastávky s jinými místy. A tak bylo vybudováno mnoho doplňkových okresních silnic.<sup>10</sup>

Zákon českého zemského zastupitelstva č. 46 z roku 1864 rozdělil silnice na státní a ostatní veřejné. Státní silnice byly v majetku státu. Mezi ostatní silnice, které nebyly budovány a opravovány státem, patřily silnice zemské, silnice okresní a cesty obecní. Koncem 19. století se začaly ve velkém budovat okresní silnice a ty, které již existovaly, se modernizovaly. Ročně přibýlo mnoho kilometrů nových okresních silnic. Pro příklad v roce 1892 bylo vybudováno 447 km silnic, o tři roky později to bylo 531 km a v roce 1897 přibýlo dokonce 738 km okresních komunikací. To udělalo z Čech zemi s největší hustotou silniční sítě v celé rakousko-uherské monarchii. Na 1 km<sup>2</sup> připadalo 521 m okresních silnic. Kdyby se sečetly všechny silnice, byly by Čechy na 4.

---

<sup>10</sup> MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.).



místě v Evropě, co se hustoty komunikací týká. Před námi byly pouze Anglie, Francie a Belgie.<sup>11</sup>



Obr. č.8: Stavba silnice koncem 19. století

(Zdroj: <http://media-2.web.britannica.com/eb-media/57/70857-050-3CD62EF6.jpg>)

Již od výstavby státních silnic platily pro jejich údržbu přesné pokyny. Odpovědnost za komunikace měli cestmistři, kterým byli podřízeni cestáři. Ti měli nejtěžší práci a jejich pracovní doba byla mimo nedělí a svátků každý den dopoledne i odpoledne s hodinovou polední přestávkou. Ke konci 19. století přibyla cestářům vítaná pomoc v podobě válce. Ten jim jejich práci částečně usnadňoval. Jeho hlavní funkcí však bylo zhutňování materiálu vozovky, díky čemuž se zvýšila její odolnost a výdrž. Tyto koněspřežné válce vážily úctyhodných 8 tun a muselo je táhnout až 8 párů koní.

---

<sup>11</sup> Silnice a dálnice v České republice : vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost. Rudná : Agentura Lucie, 2009. 376 s., [4] s. obr. příl. Dostupné na internetu: . ISBN (Váz.).



Koněspřežné válce však byly od roku 1895 nahrazovány těmi parními, které se vyráběly v Praze.<sup>12</sup>

V této kapitole jsem nastínil vývoj výstavby cest od 1. tisíciletí př. n. l. až do konce 19. století. Pokusil jsem se také vybrat ty nejdůležitější události a informace, více či méně související s budováním komunikací. Mým cílem bylo systematicky a přehledně utřídit jednotlivé etapy výstavby silnic a poukázat na jejich typické znaky, kterými se vyznačovaly. Čtenář by tak měl získat určitou představu o historii cest.

---

<sup>12</sup> Silnice a dálnice v České republice : vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost. Rudná : Agentura Lucie, 2009. 376 s., [4] s. obr. příl. Dostupné na internetu: . ISBN (Váz.).

## 6. FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ VÝSTAVBU CEST

Než začnu s vývojem cestní sítě a jejím popisem v jednotlivých časových obdobích, měl bych také zmínit, co ovlivňovalo výstavbu cest. Jejich výstavba má totiž mnoho zákonitostí a je také ovlivněna různými faktory, které si musí člověk uvědomit, než se začne zabývat vývojem a změnami komunikační sítě. Jak už jsem řekl, její vývoj byl podmíněn různými faktory, které jsem rozdělil do dvou skupin: fyzicko-geografické a socioekonomické.

### 6.1 Fyzicko-geografické faktory

Do fyzicko-geografických faktorů by se dalo zařadit opravdu mnoho jevů, ale já zde uvedu pouze ty, které mají dle mého názoru, zásadní vliv na výstavbu a rozvoj komunikační sítě. Sem bych zařadil povrch celého území a jeho vertikální členitost, protože stavitelé cest museli brát v potaz překonávání pahorkatin, vrchovin, hornatin a hřebenů. Důležitou roli hraje také hustota říční sítě. Zapomenout bych také neměl na místní klima a nadmořskou výšku, vegetační složení lesů, ale i kvalitu půdního podkladu, na kterém se muselo stavět.

#### 6.1.1 Geomorfologie a tvary reliéfu

Povrch tohoto území měl zásadní vliv na výstavbu vesnic a obcí a samozřejmě také na budování komunikací mezi nimi. Osady vznikaly na důležitých a výhodných místech. Například u brodů řek nebo v místech těžby důležitých surovin. Tyto osady spojovaly komunikace, které se musely chtít nechtít přizpůsobit povrchu. Proto považuji za důležité podrobně popsat povrch území správního obvodu Železný Brod. Při jeho pochopení se dají lépe objasnit zákonitosti výstavby tehdejších cest.

Území Železného Brodu jako obce s rozšířenou působností spadá do provincie Česká vysočina, Krkonošsko-jesenické soustavy a konkrétně do Krkonošské

podsoustavy. Zasahuje však hned do tří geomorfologických celků. Prvním a nejvíce zastoupeným celkem je Krkonošské podhůří. Méně zastoupeny už jsou Jizerské hory a Ještědsko-kozákovský hřbet.

Nejvíce zastoupený geomorfologický celek Krkonošské podhůří se nachází v rozlehlé podhorské sníženině a rozkládá se mezi Jizerskými horami, Krkonošemi a Ještědsko-kozákovským hřbetem. Jeho plocha činí 1229,21 km<sup>2</sup>, ale na území ORP Železný Brod připadá jen malé procento. Vyznačuje se pestrým povrchem s velkým množstvím hřbetů a středně až hluboce zaříznutých údolí. Na tomto území se o ně postarala především řeka Jizera. Do Krkonošského podhůří patří podcelek Železnobrodská vrchovina. Ta se dělí na dva menší okrsky. A to na Bozkovskou vrchovinu a Vysockou hornatinu. Do zkoumaného území však zasahuje pouze ta první. Železnobrodská vrchovina je typická svou členitostí, charakteristické jsou pro ni široké rozvodní hřbety a hluboce zaříznutá údolí řeky Jizery. Její plocha je 235,65 km<sup>2</sup>. Okrsek Bozkovská vrchovina zaujímá plochu 116,36 km<sup>2</sup>. Velmi často se zde vyskytují hřbety s odlehlíky. To jsou vyvýšeniny georeliéfu pevnin na rozvodí, které tvoří zbytek vyššího povrchu terénu uchráněný před odnosem. Dále bychom zde mohli najít ploché suky. Jedná se, podobně jako u odlehlíku, o vyvýšeninu georeliéfu vyčnívající osaměle nad své okolí a vniká vlivem větší odolnosti hornin. Tyto tvary jsou nejvíce zastoupeny na řece Kamenici. Na řece Jizeře můžeme obdivovat hluboké údolí s balvanitým řečištěm, kde se s trochou trpělivosti dají zahlédnout chráněné druhy ptactva, jako je ledňáček říční. Celé území je poznamenáno těžbou břidlic, používaných ve stavebnictví na pokrývačské práce. Tato činnost patřící mezi antropogenní procesy dala krajině nad Železným Brodem její typický ráz. Tehdejší stavitelé museli také počítat s vrcholy a kopci, které se na tomto území nacházeli. Jedním z takových vrcholů je kopec Veselka měřící 556,3 m. Nachází se 0,5 km na jihozápad od obce Vlastiboř, na rozvodním hřbetu mezi údolními zářezy řeky Kamenice a Jílovského potoka.

Celek Ještědsko-kozákovský hřbet zaujímá jen velmi málo z území ORP Železný Brod. Jedná se pouze o malý výběžek jinak celistvého území, kam spadá okolí obce Koberovy. Ještědsko-kozákovský hřbet se dělí na dva podcelky. Jedná se o Ještědský hřbet a Kozákovský hřbet. Na území Železného Brodu však zasahuje pouze Kozákovský hřbet, konkrétně okrsek Komárovský hřbet v okolí Koberov a Dlouhého. Ještědsko-kozákovský hřbet je oblastí s výskytem skalních tvarů modelovaných

kryogenními procesy, jako jsou kryoplanační terasy, kvarcitové skály nebo kamenná moře. Bohužel tyto tvary je možno shlédnout spíše kolem Ještědu. Na zkoumaném území se tyto tvary nacházejí opravdu minimálně. Samotný Kozákovský hřbet je vyzdvižen při Lužickém zlomu a má převážně hornatinný až vrchovinný georeliéf. Jeho nejvyšším vrcholem je Kozákov, který je vysoký 744,1 m. Bohužel však leží za hranicemi území. Na území ORP Železný Brod zasahuje jedna z částí Kozákovského hřbetu, konkrétně se jedná o Komárovský hřbet, který je z velké části tvořen pískovci, slepenci a cenomanskými křemennými pískovci. Ty se často používali na stavbu cest a stezek, především pak jako zpevňovací kameny ve strmých stoupání. Příkladem, i když za hranicemi území, může být stoupání z Dolánek směrem k Malé Skále. Nad Železným Brodem, u obce Dlouhý, se nachází jedna z částí Komárovského hřbetu, která je velmi oblíbenou lokalitou pro výlety. Jedná se o Hamštejnský hřeben, kudy vede turistická stezka, která kopíruje dřívější obchodní stezku. Samotný Hamštejnský vrch měří 610,1 m. Součástí tohoto hřebene jsou i Suché skály, dominanta kraje, kam míří horolezci z celé republiky. Ty jsou vysoké 521,9 m a vyobrazované na většině pohlednic a letáčích této části Českého ráje.

Jestliže Ještědsko-kozákovský hřbet zabíral jen malou část území na jihu, pak Jizerské hory zabírají úzký pruh na severu území. Při podrobném zkoumání mapy jsem zjistil, že ze všech podcelků Jizerských hor sem zasahuje pouze Jizerská hornatina. I to by však ještě nebylo přesné, neboť se dělí na devět menších okrsků. A z těch pouze jediná Černostudnická hornatina se nachází na území ORP Železný Brod. Výše bylo zmíněno, že Hamštejnský hřeben a Suché skály tvoří převážně pískovce. Stačí se přesunout o pár desítek kilometrů dál, na Černostudnickou hornatinu a skály jsou zde tvořeny fylitem a žulou. Hornatina se rozkládá na ploše 28,88 km<sup>2</sup>, kolem obcí Pěňčín, Zásada a Nová Ves nad Nisou. Můžeme zde najít větší množství kryogenních tvarů, jako jsou kryoplanační terasy a plošiny, mrazové sruby, kamenná moře a izolované skály, které jsou hojně využívány k lezení. Celý hřbet protíná průlomové údolí řeky Kamenice. Nejvyšším bodem je Černá studnice s 869,2 metry. Nachází se 2 km jihovýchodně od obce Nová Ves nad Nisou. V nejvyšším místě se nachází vrcholová skála na kryoplanační plošině a na svazích jsou místy izolované skály. U vrcholu byla v roce 1905 vybudována rozhledna, která tam stojí dodnes.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Zeměpisný lexikon ČR. Vyd. 2. Brno : AOPK ČR, 2006. 580 s. ISBN 80-86064-99-9 (váz.).

## 6.1.2 Vodstvo

Nejenom hory, ale i řeky a potoky významně ovlivňovaly rozvoj regionu. Stavitelé silnic a cest museli dopředu počítat s překračováním vodních toků. Stezky musely směřovat k místům, kde se daly řeky snadno překročit, a kde byly budovány brody. Důležitou roli sehrály také mosty, které vyrůstaly především v obcích a městech. Proto když chtěl vozka překročit řeku, musel přes nejbližší brod nebo most. Často si tím prodloužil trasu o mnoho kilometrů. Cesty tudíž směřovaly právě k takovým místům.

Hlavním vodním tokem na tomto území je řeka Jizera, pravostranný přítok Labe. Její název pochází z keltského slova *isirás*, což v překladu znamená prudký, rychlý nebo silný. Kdo Jizeru dobře zná, musí souhlasit, že zmíněná přirovnání jsou velice výstižná. Jizera je dlouhá 164,6 km a plocha povodí zabírá území o rozloze 2193 km<sup>2</sup>. Její pramen leží pod Smrkem v Jizerských horách, které také podle ní dostaly svůj název. Po celou dobu má Jizera bystřinný charakter, který trvá až k Turnovu. Na své pouti si musela proklestit cestu přes mnohé překážky. Na území ORP Železný Brod to byla hlavně soutěska při Riegrově stezce. Také musí na své cestě přetnout Ještědsko-kozákovský hřbet. Nejvýznamnějším brodem byl, jak už název napovídá, ten v Železném Brodě, kde se klenul přes Jizeru také největší most na tomto území.<sup>14</sup>

Nejvýznamnějším přítokem Jizery v okolí je řeka Kamenice, která se do ní vlévá na Spálově. Pramenní na severozápadním svahu Černé hory v Jizerských horách měří 29 km. Typický je pro ni velký spád, rychlý tok a mnoho útvarů, vznikajících erozní činností vody. Jako příklad bych jmenoval třeba kamenné vodní hrnce. Z přítoků Jizery stojí za zmínku snad jen potok Žernovník, který se klikatí podél hlavní silnice na Harrachov. Z našeho pohledu je důležitý hlavně pro obyvatele Železného Brodu, protože protéká jeho nejstarší částí. Snad to bylo z důvodu snadného přístupu k vodě při požárech místních roubených stavení, která jsou pro Železný Brod typická.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> ŠTEFÁČEK, Stanislav. Encyklopedie vodních toků Čech, Moravy a Slezska. Vyd. 1. Praha : Baset, 2008. 743 s. ISBN 978-80-7340-105-4 (váz.).

<sup>15</sup> řeka Kamenice tanvaldská – Česká republika ([www.infoglobe.cz](http://www.infoglobe.cz)) [online]. [cit.2010-14-07]. Dostupné z: <<http://www.infoglobe.cz/reky/evropa/ceska-republika/kamenice-tanvaldska/>>.

### 6.1.3 Klima

Území ČR se rozděluje dle Quittovy klasifikace klimatu. „*Quittova klasifikace klimatu rozlišuje 23 jednotek v oblastech teplá, mírně teplá a chladná, které jsou definovány kombinacemi 14 klimatologických charakteristik: počtem letních, mrazových a ledových dnů, počet zamračených a jasných dnů, počet dnů se sněhovou pokrývkou, počet dnů alespoň se srážkami 1 mm, průměrnou teplotou vzduchu ve vybraných měsících, srážkové úhrny za vegetační a mimo vegetační období a počtem dní, kdy průměrná denní teplota přesáhla 10 °C. Klasifikace pochází z roku 1971.*“<sup>16</sup>

Železnobrodsko patří z větší části do mírně teplé a velmi vlhké oblasti. Pro tuto část klimatického mírného pásma je typický vedle výrazného střídání ročních období i vliv Atlantického oceánu. Jeden ze základních klimatických faktorů je teplota vzduchu. Ta se zde pohybuje od 6° do 7°C. Druhou velice významnou složkou klimatu jsou srážky. Průměrné roční srážky tady kolísají mezi 650-800 mm. Zhruba jednou za několik let až desetiletí se v Podkrkonoší vyskytnou srážky, které již mají ráz živelných pohrom, neboť jsou provázeny povodněmi. Při nich může místy spadnout za den 100 - 200 mm srážek. Lokální klima je ovlivňováno geomorfologickou situací, kdy v hlubokých, zaříznutých údolích řek je o poznání vlhčeji a chladněji. Nejchladnější oblastí je zde vrch Kozákův a jeho okolí.<sup>17</sup>

Průměrná roční teplota je zde 7,8°C, což je méně než republikový průměr činící 8,4°C. Podle průměrných teplot za rok 2009 byl nejteplejším měsícem srpen se 17,4°C. Nejchladnějším byl leden s 4,2°C. V dešťových srážkách se naopak nachází nad republikovým průměrem, který činí 744 mm. Kdežto na území Železnobrodsko je to 865 mm. Nejvíce srážek, 127 mm, spadlo v květnu. Nejméně srážek, pouhé 4 mm, zase v dubnu. To ukazuje na velké měsíční výkyvy (vše data za rok 2009). Pro nás však bude směrodatnější dlouhodobý stav srážek, ve kterém se ukázalo, že duben je opravdu, spolu s únorem a březnem, nejsušším měsícem. Průměrné srážky mezi lety 1961-1990 činí 56 mm. Naopak měsíce s největším průměrným srážkovým úhrnem jsou červenec a srpen

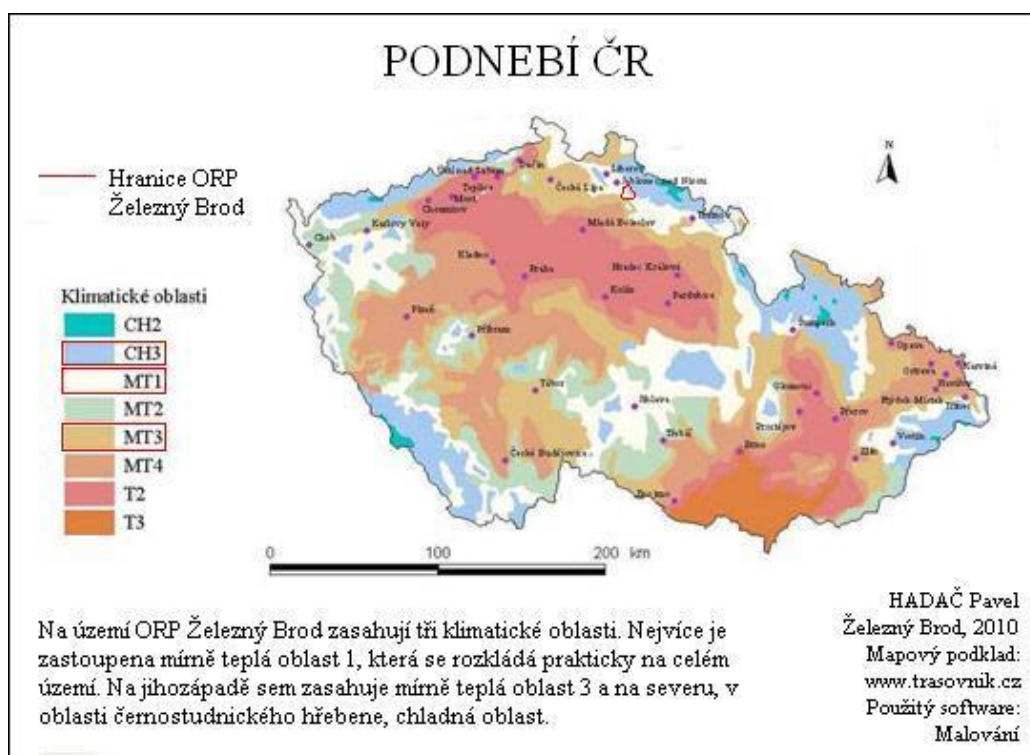
<sup>16</sup> Klimatická klasifikace ČR – [www.PŘÍRODA.cz](http://www.PŘÍRODA.cz) [online]. 2007, poslední revize 19.11.2007 [cit.2010-17-07].

Dostupné z: <http://www.priroda.cz/clanky.php?detail=1039>

<sup>17</sup> Český ráj : [pěší turistické trasy]. Vyd. 1. Třebíč : Akcent, 2009. 99 s. S batohem po Česku. ISBN 978-80-7268-513-4 (váz.).

s 89 mm. Informace o trvání slunečního svitu máme bohužel jenom pro Liberec a jeho okolí, ale i tak zde tyto hodnoty uvedu. Nejvíce slunečných hodin za rok 2009 bylo v měsíci srpnu – 268,1. Naopak nejméně, 11,8 hodin, bylo v únoru.<sup>18</sup>

Někdo by se mohl zeptat, jak souvisí klima se stavbou cest a silnic. Není to sice hlavní faktor ovlivňující jejich stavbu, ale dle mého názoru je natolik důležitý, abych se zde o něm zmínil. Poměrně velké srážky a vlhkost oblasti se projevovala ve zvýšených nárocích na kvalitu cest. Jejich životnost se tady značně snižovala díky podmilání povrchu podél cest nebo sesuvům způsobených vydatnými dešti. Stezky byly většinou natolik rozbahněné, že bylo velmi obtížné jimi projet. A to především na podzim a v zimě. V sušších oblastech nebyly tyto problémy tak časté a tím pádem se ne jejich opravy nemusely vynakládat vysoké částky. Celá oblast se rozkládá na úpatí Krkonoš, a proto jsou zde o poznání studenější zimy než v ostatních, nížinatějších částech Čech. Voda, která se dostala do mezer v cestách, se tedy při velkých mrazech měnila v led, který rozrušoval jejich povrch, což mělo za následek vyšší výdaje na opravy cest.



Mapa č.2: Podnebí území ORP Železný Brod

<sup>18</sup> Klimatické údaje za rok 2009 [online]. [cit.2010-19-07].  
Dostupné z: <http://www.chmi.cz/meteo/ok/okdat091.html>

## 6.1.4 Vegetace

Ze všech zmíněných faktorů měla asi nejmenší vliv na výstavbu cest. Nebylo by však dobré ji zcela opomenout, neboť dřevo bylo, tedy alespoň ze začátku, jednou z hlavních surovin při stavbě nových cest. Velké dřevěné trámy zpevňovaly tehdejší stezky, aby po nich mohly povozy vůbec projet. Oproti nížinatým a bezlesým oblastem se muselo vynaložit podstatně více zdrojů na vykácení vymýcení lesů. Proto zde byla stavba pomalejší a náročnější.

Nejčastěji se vyskytujícími vegetačními stupni zde jsou dubobukový a bukový vegetační stupeň. Prvně jmenovaný se vyskytuje v pahorkatinách a vrchovinách, v nadmořské výšce 300-500 m. Převládají zde druhy listnatého středoevropského lesa, jako je buk nebo dub zimní. Oba tyto druhy mají odolné pevné dřevo, které se hojně používalo na stavební práce. Ten druhý, bukový vegetační stupeň, je nejrozšířenějším vegetačním stupněm u nás, protože se vyskytuje necelých 36% celého území Čech. Vyskytuje se na vrchovinách a hornatinách, v nadmořských výškách od 400 do 700 m. Tento druhý typ je na území ORP Železný Brod více rozšířen. Javory, jedle, buky a jilmy zde vytvářely rozlehlé lesy, které museli stavitelé překonávat. Zároveň však mohli těžít dřevo ve velkém, neboť v 18. století bylo nejpoužívanější stavební surovinou, a to především na venkově.<sup>19</sup>

## 6.1.5 Půdní složení

Na digitální půdní mapě ČR 1:50 000 jsem se pokusil identifikovat všechny půdní typy, vyskytující se na zkoumaném území a následně zjistit jejich vliv na budování cest, neboť některé typy jsou vhodnější pro stavbu a jiné méně.

Na většině území převládají kambizemě. Kolem Železného Brodu a ve větších vzdálenostech od vodních toků se vyskytují kambizemě modální. S přibývajícím nadmořskou výškou začínají převažovat kambizemě mesobazické. A to hlavně kolem Těpeř, Hrubé Horky, Horské Kamenice, Bratříkova nebo Loužnice. Dalším druhem kambizemě je kambizem dystrická, vyskytující se u Jílového u Držkova, Vlastiboře

---

<sup>19</sup> Zeměpisný lexikon ČR. Vyd. 2. Brno : AOPK ČR, 2006. 580 s. ISBN 80-86064-99-9 (váz.).



nebo na Pěnčíně. Kambizem eutrofní bychom našli na Plechově a ve Smrčí, kde se nacházejí štěrkové lomy. Dalším půdním typem, který se vyskytuje při tocích řek je fluvizem modální. Speciálním typem jsou podzoly modální, které se vyskytují vždy jen na malém prostoru kolem Jílového u Držkova a Dupandy. Jsou to místa povrchových lomů, kde se ve velkém těžila břidlice. Dnes už jsou tyto lomy zatopeny. Mezi Zásadou a Držkovem bychom mohli najít modální pseudogleje, které na tomto území zase tak často nenajdeme. Jediná další lokalita, kde se tento typ nalézá je v Horské Kamenici.<sup>20</sup>

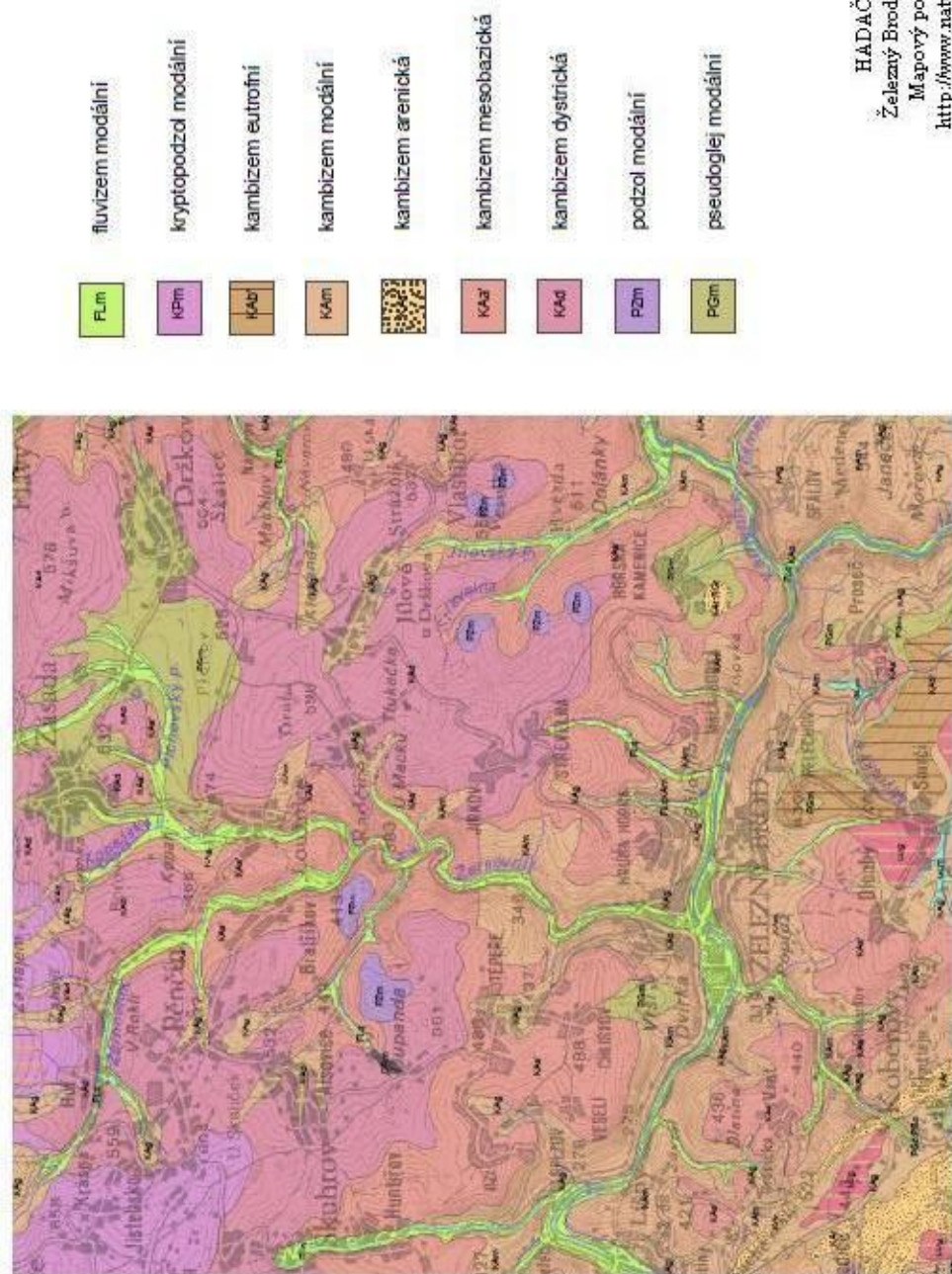
Z výše zmíněného zkoumání půdní mapy vyplývá, že se na území ORP Železný Brod nejvíce vyskytují kambizemě. Ty se vytvářejí hlavně ve svažitých podmínkách pahorkatin, vrchovin a hornatin. Jde o hnědou půdu nižších poloh. Nejčastěji se vyskytuje v mírně teplé, mírně vlhké oblasti. V nadmořských výškách do 800 m, s průměrnou roční teplotou 6-9°C a s průměrným úhrnem srážek 500-800 mm. Na kambizemi leží většina sídel území, a proto lze říci, že jsou pro stavební práce a budování cest ideální. Taktéž oblasti pseudoglejí jsou zastavěné a vede na nich mnoho silnic, proto i tento typ bude dobrý pro stavbu. Naopak ideální nejsou fluvizemě, které jsou velmi podmáčené a mohou způsobovat propady povrchu silnic a cest. Jsou složeny z humózní vrstvy, sahající do hloubky až 1 m, která přechází do písčitého a štěrkového materiálu. Právě tyto materiály způsobují, že fluvizemě nejsou ideální pro stavbu cest.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Agentura ochrany přírody a krajiny ČR [online]. [cit.2010-14-07].  
Dostupné z: <[http://www.nature.cz/publik\\_syst2/files08/0332.pdf](http://www.nature.cz/publik_syst2/files08/0332.pdf)>.

<sup>21</sup> Taxonomický klasifikační systém půd ČR [online]. [cit.2010-14-07].  
<[http://klasifikace.pedologie.cz/index.php?action=showPudniSubtypy&id\\_categoryNode=167](http://klasifikace.pedologie.cz/index.php?action=showPudniSubtypy&id_categoryNode=167)>.

## PŮDNÍ SLOŽENÍ ÚZEMÍ ŽELEZNOBRODSKA



HADAČ Pavel  
Železný Brod, 2010  
Mapový podklad:  
<http://www.nature.cz>  
Použitý software: Malování

Mapa č.3: Půdní typy vyskytující se na území Železnobrodska

## 6.2 Socioekonomické faktory

### 6.2.1 Průmysl

Pro pochopení toho, jak ovlivňoval průmysl výstavbu cest, musíme zabrousit více do hloubky problému. Vše se samozřejmě točilo kolem peněz, daní a výdělku. Čím větší totiž byla výrobní síla, tím větší daně mohl stát vybírat. Proto vláda začala podnikatelům vydávat vývozní a výrobní privilegia a výstavbu manufaktur podporovala bez úvěrovými půjčkami. Moc dobře si totiž spočítala, že se jí všechny tyto ztráty vrátí na daních. To však nebyla jediná opatření, podporující domácí výrobu. Byla také stanovena vysoká dovozní cla na zahraniční výrobky. Na druhou stranu byli do Čech lákáni zahraniční odborníci, kteří měli zajistit rozvoj a modernizaci naší infrastruktury. Rozvoj byl patrný především v podhorských oblastech, kde se pěstoval len, a tudíž zde byly příhodné podmínky pro textilní manufaktury a později i větší továrny. Mimo textilních manufaktur zde vznikaly také sklářské podniky. Český křišťál zdobený řezáním, rytím a malbou byl známý po celé Evropě. Takže čím více podniků a manufaktur vznikalo, tím více získával stát na daních. A samozřejmě velká důležitost se kladla na kvalitní komunikační síť, která všechny obchody usnadňovala. Pro zakládání manufaktur se dělalo opravdu hodně. Mimo již zmíněných zvýhodnění, zrušil císař Josef II. omezení počtu mistrů. Po vydání tolerančního patentu mohou podnikat také lidé jiného vyznání, tedy i protestanti a Židé. Jaké byly tedy požadavky na kvalitní průmyslovou výrobu? Za prvé to byli kvalifikovaní a vzdělaní pracovníci, dostatečné finanční a energetické zdroje, dostatek surovin a také fungující doprava. Proto se na výstavbu a modernizaci vynakládaly nemalé finanční prostředky. Se vznikem nových podniků souviselo i zakládání nových osad a vesnic, které musely být zákonitě propojovány novými cestami. O zakládání nových vesnic se starala vrchnost, konkrétně na tomto území rod Desfoursů. Ti měli zálibu v pojmenování vesnic po svých členech, jako například Albrechtice. Toto zakládání nových vesnic se dělo až do začátku 19. století, kdy se lidé, s rozvojem průmyslu, začali stěhovat do měst, kde dostávali práci ve větších továrnách. To mělo také za následek útlum ve stavbě nových komunikací. Od

této chvíli jich nevznikalo takové množství a síť již nebyla dále zhušťována jako doted. Novým trendem byla jejich modernizace a rozšiřování.<sup>22</sup>

Železnobrodsko patřilo v minulosti mezi velmi rozvinuté regiony. Od 16. století zde převládalo sklářství a tkalcovství. V 18. století zde vynikala textilní a bižuterní výroba, které mezi sebou soupeřili o dominantní postavení. Ale existovala tady i jiná řemesla a odvětví. Každá sklářská nebo textilní továrna byla samostatně fungující jednotkou. Při továrnách a manufakturách rostly nové a nové domy a stěhovali se sem řemeslníci. U hutí pracovali mlynáři, pekaři, řezníci, truhláři nebo ševci, neboť ti všichni tam byli potřeba. Ale čím více se stavělo a stěhovalo, tím více bylo potřeba kvalitních komunikací, které by přepravu usnadňovaly. A která místa na Železnobrodsku patřila mezi ty nejvýznamnější, mezi centra oblasti? Mezi kterými místy rostly kvalitnější cesty? Najít takováto centra bylo mým dalším cílem. Pro přehlednost jsem je rozdělil do skupin podle jejich zaměření. Ze všech oborů se zde asi nejvíce prosadilo sklářství, což platí a až do dnešních dnů. Skleněných výrobků vznikalo velmi mnoho druhů v rozdílných lokalitách. Za hranicemi území ORP Železný Brod se staly centry sklářství Smržovka, Bedřichov nebo Jablonec nad Nisou, ale na tomto území byly sklárny trochu v útlumu. Výjimku tvoří Železný Brod a Zásada, kde se prosadily sekané perle. Postupem času se jejich výroba modernizovala, čímž došlo ke zrychlení a zjednodušení výroby. Postup pro jejich výrobu místní získali od italských tunelářů, pracující na trati Železný Brod – Tanvald. Až později začaly vnikat menší soukromé sklárny v okolí Železného Brodu. Výrobky z těchto skláren putovaly na trhy, konající se ve větších městech oblasti. Takovéto sklárny vyrostly na Pěččině nebo Alšovicích, proto bylo potřeba zkvalitnění komunikací pro snadnější obchodování. Konkrétní cesty zmíním v dalších částech práce, které vycházejí z terénního výzkumu. V knize Historie a současnost podnikání na Jablonecku, Tanvaldsku a Železnobrodsku jsem se pídil po přesných datech vniků místních skláren, které by mi pomohli s pochopením výstavby tehdejších stezek. Právě od těchto míst jsem chtěl začít pátrat po dávno zaniklých, ale i přestavěných cestách. V 15. století byla založena sklárna v Jistebsku-Krásné a v 16. století v Hutí, obci nedaleko Pěččína. Tu Huťskou založil roku 1558 Johann Schürer. Díky těmto dílnám a sklárnám získávali vesnice a obce na

---

<sup>22</sup> Historie a současnost podnikání na Jilemnicku, Semilsku a Turnovsku. 1. vyd. Žehušice : Městské knihy, 2004. 263 s. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. ISBN 80-86699-18-8 (váz.).

důležitosti. Kam předtím vedly jen vymýcené pruhy lesa jako cesty, se nyní budovaly kvalitnější komunikace. Ve 2. polovině 19. století vznikly v Zásadě a Železném Brodě nové brusírny. Máčkárný vyrostly v Huti (mezi lety 1760-1780), v Zásadě jejíž význam začal pozvolna stoupat. Na úplném konci 19. století vznikly mačkárný v Alšovicích a Bratříkově. S výstavbou a zakládáním těchto dílen získával na důležitosti také obchod. Obchodníci byli usazeni kolem vnikajících skláren a také v menších vesnicích v okolí, mezi něž patří Radčice, Jirkov nebo Střevelné. Bylo zde zmíněno několik místních názvů obcí a měst. S růstem jejich významu cestní síť v jejich okolí značně zhoustla, jak uvidíte v dalších částech. A to vše se událo díky sklu.

Stejně jako rostl význam některých obcí díky sklu, tak tomu bylo u jiných vesnic díky textilu. Tkalci se vyskytovali v Radčicích, na Malé Horce, v Železném Brodě, který byl také hlavním centrem oblasti. Postupně však začal textilní průmysl upadat, a to díky špatné dopravní obslužnosti. Tento region byl poměrně hodně izolován od okolí a také obchodních tras. Na mnoha místech už probíhala modernizace výroby, ale tady tomu tak nebylo. Právě doprava byla jednou ze základních podmínek pro úspěšný a dynamický průmyslového podnikání. Vše se změnilo s výstavbou Krkonošské silnice, jejíž stavba započala roku 1847. O té chvíli se obchodování a modernizace podstatně urychlily. Z textilních podniků stojí za zmínku Liebigova přádelna v Železném Brodě, vystavěná mezi léty 1856 – 1863 a dvoupatrová přádelna vlny, stojící na konci Betlémské ulice, při výjezdu na Jablonec nad Nisou. Ta byla postavena v roce 1835. Sukno a textilie se v Brodě dokonce i barvili. Přesněji v Brožkovském domě na Bělišti, kam by se dnes návštěvník dostal Jirchářskou ulicí.

Ostatní oblasti průmyslu a podnikání už nejsou tolik zastoupeny, jako sklářský a textilní, avšak považují za důležité je krátce zmínit. Centrem dobývání železa byl, jak už název napovídá, samotný Železný Brod. Železo se zde těžilo a zpracovávalo už od 14. století, ale doloženy jsou až od roku 1555. Jeden ze železných hamrů se nacházel na Spálově, ostatní menší hamry byly už za hranicemi území. Co se kamenictví týká, tak několik menších skalnic se nacházelo na Černé studnici, žula se těžila v okolí Zásady a nejvíce lomů zde bylo břidlicových. Menší nebo větší břidlicové lomy bychom mohli najít na celém území. Prvním z nich byl ten těpeřský z roku 1825, další byly na Bratříkově, v Jirkově, Jílovém, ve Vlastiboři a vůbec největší ležel v lesích mezi Haratinou a Radčicemi (lokalita Na Stráních). Všechny tyto lomy však začaly upadat a

proto i komunikace k nim vedoucí ztrácely na své důležitosti. Skvělým příkladem je cesta vedoucí z Radčic do Haratiny, kterou už v dnešní době používají jen houbaři. Potravinářství se soustředilo především v Železném Brodě, kde sídlilo mnoho pekařů a cukrářů. Své sídlo zde měl cech řezníků, který byl ustanoven již v roce 1519. O rozmach ovocnářství, které se zde původně netěšilo velké oblibě, se zasloužili obyvatelé Těpeř a Splzova, kteří začali ovocné stromy sázet ve velkém. O pivovarnictví není na Železnobrodsku mnoho zmínek. Jednu z mála výjimek tvoří Spálov, kde měli od roku 1535 právo vařit pivo. Z těch méně známých odvětví se prosadilo voskařství, kdy se na Brodci u Železného Brodu vyráběly svíčky. V oboru dřevařském a dřevozpracujícím tady působili pouze malé firmy. Na počátku 19. století se zde začaly vyrábět saně a lyže, a specifickou živností bylo kolářství. Vně území se dokonce nacházela jedna z mála sirkáren u nás, stála totiž v Držkově. Své zastoupení zde mělo i cihlářství, neboť se tento stavební materiál vypaloval v Železném Brodě a Zásadě. Právě tam byla postavena už roku 1868 a v Železném Brodě dokonce 1846. Ve stejném roce je v Brodě doložen i první vápeník. Jestliže se v okolí těžilo dřevo, bylo logické, že zde bude také zpracováváno. Proto také roku 1874 vyrostla v Líšném papírna, která však 1901 zase vyhořela. I taková malá osada jako Bzí byla něčím důležitá. V 19. století zde totiž Bohumil Žloudek opravoval a vyráběl varhany. Jeho práci můžeme obdivovat například v kostele sv. Jakuba v Železném Brodě.<sup>23</sup>

Bylo zde uvedeno velké množství vesnic, obcí a měst, které byly, a některé jsou dodnes, něčím důležité. Je logické, že nejhustší komunikační síť byla kolem centra celé oblasti, tedy Železného Brodu. Zde bylo nejvíce pracovních míst, řemesel a služeb. Konaly se zde také pravidelné trhy, kde mohli lidé z okolí prodávat své výrobky. Ale aby se vůbec do města dostali, museli tam nejdříve dojet nebo dojít po nějaké té cestě. Samozřejmě, že vozy potřebovali upravené a zpevněné komunikace a proto se ty stávající museli neustále spravovat a modernizovat. Samozřejmě vnikalo také spoustu nových cest a stezek, neboť s postupem času nabývaly na důležitosti i jiné obce a bylo tedy nutné je spojit s okolím kvalitními cestami. Všechny výše zmíněné obce se staly

---

<sup>23</sup> NOVÝ, Petr - LUBAS, Jaroslav - ČERNÝ, Zbyněk. Historie a současnost podnikání na Jablonecku, Tanvaldsku a Železnobrodsku. 1. vyd. Žehušice : Městské knihy, 2007. 263 s. Historie a současnost podnikání. ISBN 978-80-86699-49-3 (váz.).

postupem času menšími i většími centry, kam se lidé z různých důvodů sjížděli, proto cestní síť s rozvojem průmyslu zvýšila svou hustotu.

### 6.2.2 Zemědělství

Stejně jako průmysl, tak i zemědělství ovlivňovalo výstavbu cestní sítě. Nešlo však o kvalitní silnice, ale spíše o polní cesty, kterými se lidé každodenně dostávali na pole za prací. Typickým případem jsou stezky mezi lány polí, s typicky vyježděnými kolejemi od vozů a podupané od tažných zvířat. Abych je dokázal najít, musel jsem nejprve zjistit, které část území byla ponejvíce využívána k zemědělství. Podmínky příhodné pro velké lány polí oseté obilovinami zde rozhodně nebyly. Našlo by se tady pouze několik ovocných sadů, a to ve Splzově a v Těpeřích. Obiloviny se pěstovali především v okolí Horské Kamenice. Na druhou stranu se zde dařilo bramborám a lnu, jejichž políčka bychom našli v každé vesnici. Lidé je pěstovali buď pro domácí potřebu, nebo na prodej na trzích. Ve druhé polovině 19. století se v železném Brodě vyskytovalo 8 obchodníků s dobytkem a 12 řezníků (na celém území jich bylo 38), neboť se tady dobytku velmi dařilo.<sup>24</sup>

Je otázkou, zda měl na vývoj cestní sítě větší vliv průmysl nebo zemědělství? Proto je nutné probrat celý problém od začátku. Nejprve musela vznikat lidská obydlí, ležící v okolí míst, která byla příhodná pro pěstování různých plodin. Denně se na tyto místa vydávali, aby si obstarali potravu. V blízkosti obydlí nechávali také pást svá stáda. A právě takové vyšlapané pruhy půdy daly vzniknout prvním cestám. Byly typické tím, že šlo vlastně o nejkratší a nejjednodušší trasu od statku na pole. Tedy nebyly záměrně budovány, ale spíše vznikly častým používáním stále stejné trasy. To mělo na svědomí zemědělství. Přitom všem zjistili, že se v zemi nacházejí suroviny, ze kterých se po zpracování dá vyrábět nářadí a jiné výrobky. Tak vznikal první průmysl. Oblasti kolem bohatých nalezišť se začaly rychle osídlovat a bylo tedy nutné jejich propojení s okolím pomocí cest. Z těchto úvah vyplývá, že zemědělství mělo vliv

---

<sup>24</sup> NOVÝ, Petr - LUBAS, Jaroslav - ČERNÝ, Zbyněk. Historie a současnost podnikání na Jablonecku, Tanvaldsku a Železnobrodsku. 1. vyd. Žehušice : Městské knihy, 2007. 263 s. Historie a současnost podnikání. ISBN 978-80-86699-49-3 (váz.).

hlavně na první stezky, neboť bylo v lidské přirozenosti obstarat si potravu. Především šlo o vyšlapané pruhy půdy nedaleko jejich obydlí a úzké lovecké stezky, které daly vzniknout pozdějším cestám.

### 6.2.3 Osídlování

Na území ORP Železný Brod stojí mnoho obcí a vesnic, které vznikaly postupně během staletí. Těmi nejstaršími jsou Železný Brod nebo Zásada. Je více než jisté, že také nejstarší stezky povedou právě k nim. Často se nám v těchto obcích dochovaly různé důkazy jejich stáří, v podobě historických památek. Mezi takové patří kostely a kaple, kde obyvatelé dostávali duchovní útěchu. Do nich mířili lidé za bohoslužbami, mšemi a kázáními. Obce, ve kterých kostel stál, se staly menšími centry oblasti. Ze všech okolních vesniček k nim vedly stezky. Patří sem však i hrady a tvrze, které byly postaveny na strategických místech, aby hlídaly pocestné a obchodníky před lapky. Ale nemusí jít jen o velké stavby se specifickou funkcí. Takovými památkami mohou být i zachovalá roubená stavení, ve kterých lidé dříve žili. Zde je tedy výčet těch nejvýznamnějších památek, nacházejících se na území ORP Železný Brod.

Na hranicích území, nedaleko obce Rakousy stojí zřícenina hradu Zbirohy. Jedná se o malý hrad nevelkého významu, který byl vystavěn v 80. letech 14. století na pískovcovém ostrohu Sokol. Odtud vedly cesty do Turnova nebo na opačnou stranu do Koberov a Besedic. Nedaleko nich se ve skalách nachází modlitebna Kalich, která sloužila k tajným bohoslužbám českých bratří v době protireformace. V ní je vytesán text J. A. Komenského s datem 1634. Skrze skály vedla stezka do Besedic a Koberov a také dolů na Malou Skálu. Právě o Besedicích, které dnes patří ke Koberovům, jsou zmínky již v roce 1454. Našli bychom zde i kapli z roku 1832 s dřevěnou soškou Madony ve štítě. Na Michovce stojí zase socha sv. Jana Nepomuckého z roku 1765. Podobná socha stejného světce se nalézá i na okraji obce Prosíčka, jenom s tím rozdílem, že tato socha je z roku 1833. Výše zmíněná data ukazují na dlouhou historii těchto míst. Zákonitě tedy muselo vést mnoho cest a stezek, které je spojovaly s okolními vesnicemi. Velmi významným místem byla osada Bzí, neboť zde stál možná úplně první kostel v okolí, kam se scházelo na kázání a bohoslužby obyvatelstvo



z celého okolí. Původní dřevěný kostel byl stržen roku 1692 a o pět let později stál ve Bzí nový zděný kostel. Z Malé Skály se sem jezdilo úzkou příkrou cestou, které se říkalo „Lískem“. 1888 však byla po deštích natolik poškozena, že museli lidé používat zdlouhavou cestu přes Železný Brod, Těpeře a Alšovice. Tato cesta se nazývala Hamrštice a stoupala přes Těpeře (u kapličky Pod čtyřmi lípami odbočka na Bzí), Dupandu, Alšovice, Čížkovice a Maršovice k Jablonci nad Nisou. O osídlení této oblasti se můžeme přesvědčit i na jiných místech. Například v lokalitě Želeč, ležící jižně od Skuhrova, se nacházel už v 16. století panský mlýn, vedle kterého se táhla cesta k Železnému Brodu. Po místních pamětihodnostech jsem pátral proto, že mne mohly přivést na stopu starým cestám. Stačí navštívit taková místa a s trochou představivosti a fantazie začít pátrat po trasách starých stezek. Některé se objeví sami, o jiných mohou vědět místní pamětníci a o dalších se píše v knihách z tohoto regionu.<sup>25</sup>

V Železném Brodě se nalézá mnoho pamětihodností, které zde stojí již stovky let. Tyto památky jsou místa původního osídlení Železného Brodu, a proto je pravděpodobné, že se přilehlé cesty budou vlnit na těch historických původních stezkách, kterými se ubírali naši předci. První obydlí vyrostla kolem důležité komunikace vedoucí z vnitrozemí do Slezska. Lidé se zde usadili kvůli snadnému přechodu přes řeku Jizeru. Postupem času zde vyrostl i dřevěný most a díky tomu došlo ke změně komunikací. Cesta již nevedla přes brod, ale přes zmíněný most až na malé náměstí, kde se začali usazovat řemeslníci. Odtud vybíhala cesta na Horku a k Jirkovu, jedná se o dnešní Železnou ulici. Železný Brod se může pochlubit velkým množstvím starých roubených chalup, z nichž má několik i své jméno podle rodin, které v nich přebývaly. Jedná se například o roubené stavení Jechovsko, které bylo roku 1799 postaveno pro perníkářského mistra. Tento dům stojí na malém náměstí. Další domky bychom našli v dnešní Horecké ulici čp. 128, 129 a 153. Tato ulice je pozůstatkem velmi staré zemské stezky vedoucí přes Jílové a Držkov do podhradí Navarova. V roce 1743 bylo zbudováno místo pro popravy, neboť městu náleželo hrdelní právo. Místo se dnes jmenuje příhodně „Šibeňák“ a vedou k němu dnešní ulice Františka Balatky a Na Stráni. Původní dřevěná zvonice stojící na skále nad Jizerou byla postavena 1761, pod

---

<sup>25</sup> DAVID, Petr - DOBROVOLNÁ, Věra - SOUKUP, Vladimír. Český ráj - Turnovsko a Semilsko. 4. přeprac. vyd. Praha : S & D, 2007. 150 s. Průvodce po Čechách, Moravě, Slezsku ; sv. 2. ISBN 978-80-86899-15-2 (brož.).

ní vede dnešní ulice Obránců míru. V té době byla také nad Brodem vybudována kaple sv. Jana Nepomuckého, kterému místní obyvatelé neřeknou jinak, než „kostelík Na Poušti“. Kolem něho vedla cesta dál na Dlouhý a do Smrčí. Na Velkém náměstí se roku 1827 objevila, místo kamenných koryt, čtyřboká kamenná kašna, která je dominantou náměstí až do dnešních dnů, a k níž byla v roce 1864 přidána socha Panny Marie. O rok později vyrostla pískovcová kašna i na Malém náměstí. Důležitou dobou v rozvoji Brodu a také komunikace byly 50. léta 19. století, kdy zde vyrostl nový most a také v domě čp. 45 na Malém náměstí byla otevřena poštovní expedice. Málem bych zapomněl na možná nejvýznamnější památku - kostel svatého Jakuba Většího, který byl postaven roku 1649. Místa, kudy vedly dřívější cesty, můžeme přesně identifikovat díky přítomnosti kapliček a božích muk. Jedna taková bychom našli nad Horeckou ulicí směrem na Šibeňák. Mezi ulicemi Františka Balatky a Družstevní. Když chce člověk objevit cesty, kterými se chodilo před stovkami let, musí nejprve najít nejstarší místa a domy. Do této části mé práce jsem zahrnul ta nejdůležitější, která mi pomohla s pátráním po starých cestách.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> SCHEYBALOVÁ, Jana. Krajem skla a bižuterie. Vyd. 1. Železný Brod : Nakladatelství Jakoubě, 1998. 189 s., front. ISBN 80-901972-5-6.



Foto č.1: Původní roubená stavení v ulici Františka Balatky v Železném Brodě



Foto č.2: Schody vedoucí ke kostelu sv. Jakuba v Železném Brodě

## 6.2.4 Služby

Již bylo zmíněno, že centry se stávala sídla, kde se nacházely kostely nebo kaple. Ale to však nebyla jediná cesta, jak mohly obce zvětšit svůj význam. Tou cestou byla nejširší nabídka řemesel, služeb a různých dílen v širokém okolí. Například když v menší vesnici chyběl švec, museli obyvatelé cestovat tam, kde nějaký sídlil. Čím více tedy mohla obec nabídnout, tím významnější se stávala a tím více lidí do ní docházelo. A čím více návštěvníků, tím více peněz do obecní pokladny. Díky tomu se mohly rychleji rozvíjet. Část těchto prostředků se vynakládala na budování cest, aby se do ní obchodníci snadněji a rychleji dostali. Zároveň musely cesty vést do mnoha směrů, díky čemuž dostaly vniklé komunikační sítě paprscitý tvar s dostředivým charakterem. Centrem zkoumané oblasti byl Železný Brod, který se mohl pochlubit nejrozvinutějšími službami a největším počtem řemeslnických dílen.

## 7. CESTNÍ SÍŤ V MINULOSTI PODLE STARÝCH MAP

V této části mé práce bych se konečně rád věnoval samotnému vývoji silniční sítě v 18. a 19. století. Zkoumaným územím bude Železný Brod jako obec s rozšířenou působností, pod nějž ještě patří Koberovy, Lišný, Skuhrov, Pěňčín, Loužnice, Zásada, Držkov, Radčice, Jílové u Držkova a Vlastiboř. Vycházet budu především z digitalizovaných map na adrese [oldmaps.geolab.cz](http://oldmaps.geolab.cz). Konkrétně se bude jednat o Müllerovu mapu Čech z roku 1720, 1. vojenské mapování (josefské) z let 1764-1768, 2. vojenské mapování (Františkovo) z let 1836-1852 a 3. vojenské mapování (Františko-josefské) z let 1877-1880. Presentaci těchto mapových děl na internetu má na svědomí laboratoř geoinformatiky Univerzity J.E.Purkyně v Ústí nad Labem. Pro jejich prezentaci v digitální formě byla použita aplikace Zoomify, která umožňuje prohlížení větších rastrových souborů. Pod prezentací Müllerova mapování je podepsána Doc.PhDr. Eva Semotanová, DrSc. - vědecká pracovnice Historického ústavu AV ČR. Rád bych ještě dodal, že aplikace [oldmaps.geolab.cz](http://oldmaps.geolab.cz) získala zvláštní ocenění Mapa roku 2003 od Kartografické společnosti České republiky.

Mým záměrem je detailně popsat komunikační síť ve výše zmíněných obdobích. Zajímat se budu především o hlavní tahy - přesněji řečeno o to, jak a kdy vznikly, kudy vedly nebo jak se měnily v průběhu let. Neopomenu však ani ty menší cesty, cestičky a stezky, které byly hojně používány prostými lidmi každý den. Důležitým aspektem mé práce budou především změny komunikační sítě mezi jednotlivými mapováními. Které silnice a cesty přibýly, a které naopak zanikly. Bude-li to možné, zjistím také důvody a podrobnosti těchto událostí. Všechny cesty, které budou v této práci zmíněny se budu snažit projít a ty nejdůležitější také zdokumentovat a nafotit.

### 7.1 Müllerovo mapování

První mapou, do které nahlédnu je Müllerova mapa Čech z roku 1720 – tedy ta nejstarší, se kterou budu pracovat. *„Mapa Čech Jana Kryštofa Müllera z roku 1720 patří k nejkrásnějším a nejvzácnějším kartografickým dílům naší minulosti. Svými rozměry, obsahem, kartografickým i výtvarným zpracováním předčí mnohé jiné mapy,*

*domácí i zahraniční. Je vyhledávána nejen sběrateli - milovníky starých map jako uměleckých děl a starožitností. Obdivuje ji laická i odborná veřejnost. Využívají ji ke studiu geografové, historikové, historičtí geografové, historikové umění, krajinní ekologové a další a další odborníci. Hledají na mapě nejrůznější údaje o krajině Čech na počátku 18. století, které jim Müllerova mapa Čech na rozdíl od starších mapových pramenů již může poskytnout. Vznikla na základě vojenských, správních a hospodářských požadavků státu (rakouské monarchie). Proto jsou na ní podrobně zakresleny kromě topografického obsahu (sídla, vodstvo, schematicky reliéf a zeleň, komunikace) také zemědělské usedlosti, zaniklé osady, mlýny, vinice, doly na zlato, stříbro, měď a další nerostné suroviny, hutě, sklárny, poštovní stanice a mnoho jiných informací, vysvětlených v bohaté legendě mapy. Srovnáme-li obsah mapy s mladšími kartografickými prameny velkých a středních měřítek, vypovídá Müllerova mapa o tom, jak se měnila mapovaná krajina, poznamenaná vlivem přírodních podmínek a činností člověka v kladném i záporném slova smyslu během staletí či desetiletí a co zůstalo v její paměti do současnosti.*“<sup>27</sup>

Ještě než se začnu zabývat samotnými cestami, měl bych ještě zmínit, jaká byla v této oblasti centra. V mnoha případech je to stejné jako v dnešní době. Například Železný Brod byl a je hlavním střediskem. Rozdíl spočívá v tom, že centrem dění mohla být pouze vesnice nebo městečko, kde se nalézal kostel. Tudíž abychom mohli lokalizovat významné vesnice, kde se s velkou pravděpodobností scházelo větší množství obyvatel ze širokého okolí, musíme nejprve zjistit, kde se nacházely kostely. I to se dá z Müllerovy mapy vyčíst. Kromě, již zmíněného Železného Brodu, kde se jich nacházelo více, můžeme kostely najít v Držkově, Vlastiboři a Bzí. Je tedy velmi pravděpodobné, že se okolo těchto vesnic nacházely menší cesty, po kterých lidé přicházeli na pravidelné mše do kostela. Bohužel tyto menší stezky nejsou v Müllerově mapě zaznamenány. Ten do svého díla zakreslil pouze zemské silnice, tedy ty největší a nejvýznamnější. Z těchto důležitých silnic se nejbližší nacházela ta, vedoucí z Jičína, přes Ktovou a Borek, do Turnova. Odtud vedla dále přes Žďárek, Jílové, Hodkovice nad Mohelkou (na mapě byly zakresleny jako Libenau, což je jejich starší název, jak jsem později zjistil), až do Liberce. Nalézala se zde však ještě jedna cesta, jdoucí z Příšovic,

---

<sup>27</sup> SEMOTANOVÁ, Eva. Historický ústav akademie věd České republiky [online]. [cit.2010-17-07]. Dostupné z: <<http://www.hiu.cas.cz/mapy>>.

která se na tu první napojovala v místě mezi Sychrovým, Žďárkem a Husou. Ale dnes jsem v tomto místě nic nenalezl – snad pouze sjezd ze silnice R35 do Odolenovic. A to se zde dříve setkávaly dvě zemské stezky a měl zde také stát zájezdní hostinec. První důkaz toho, že se změnou silniční sítě, ztrácela dříve důležitá místa na důležitosti. Teď jsem však trochu odbočil a vzdálil se od mnou zkoumaného území. Müllerova mapa moc nepomohla, neboť důležité komunikace, které zaznamenával Müller, se na zkoumaném území nenacházejí. Proto jsem musel hledat jiné, podrobnější a novější zdroje.<sup>28</sup>

## 7.2 I. vojenské mapování (josefské)

Druhou mapu, do které jsem nahlédl, bylo 1. vojenské mapování (josefské). To představuje území našeho státu v letech 1764-1768. „*Jeho podkladem se stala Müllerova mapa zvětšená do měřítka 1: 28 800. Důstojníci vojenské topografické služby projížděli krajinu na koni a mapovali metodou "a la vue", česky to zní méně vznešeně - "od oka", tj. pouhým pozorováním v terénu. Jeden důstojník za léto zmapoval až 350 km<sup>2</sup>. Před mapováním nebyla z finančních a časových důvodů vybudována síť přesně a astronomicky určených trigonometrických bodů. Proto pokusy o sestavení přehledné mapy monarchie, bez její kvalitní geometrické kostry, skončily neúspěšně. Kresba nešla jednoznačně napojit, bortila se, či překrývala. Velká pozornost byla věnována komunikacím (rozlišeny podle sjízdnosti - císařské silnice aj.), řekám, potokům i umělým strouhám, využití půdy (orná půda, louky, pastviny atd.) i různým typům budov - kostely, mlýny. Díky barevnému rozlišení jednotlivých složek (mapy byly ručně kolorovány) je lze snadno identifikovat. Význam I. vojenského mapování spočívá nejen v jeho podrobnosti, měřítku a téměř vyčerpávajícím písemném operátu, ale též v době jeho zhotovení. Zachycuje území Čech, Moravy a Slezska jako celek v době před*

---

<sup>28</sup> 50 let CHKO Český ráj : sborník referátů z mezinárodní konference konané ve dnech 20. až 22. října 2005 v Lázních Sedmihorkách. [Semily] : Státní oblastní archiv v Litoměřicích - Státní okresní archiv Semily, 2006. 408 s. Z Českého ráje a Podkrkonoší ; supplementum 11. ISBN 80-86254-14-3 (brož.). ISSN 1211-975X.

*nástupem průmyslové revoluce, v době největšího rozkvětu kulturní barokní krajiny a její nejvyšší diverzity.*“<sup>29</sup>

Právě v této době dosáhl vývoj komunikační sítě na území Čech největšího rozmachu, který pokračoval velmi rychlým tempem až do druhé světové války. S výstavbou kvalitnějších komunikací začal do Čech snáze pronikat průmysl z okolních států. V době průmyslové revoluce měly také Čechy největší kilometráž silnic v celém Rakousku-Uhersku.<sup>30</sup>

Naši procházku po cestách 70. let 18. století začneme, kde jinde, než v Železném Brodě. Jelikož byl centrem této oblasti, vycházelo z něj mnoho cest a stezek do všech stran. Směrem na západ, po levém břehu řeky Jizery, se dalo dojít na Vráta a do Koberov. Na Vráta se však nedalo dojít z Potoka, jak je tomu dnes, ale pouze úzkou lesní cestou, která se od té koberovské odděluje na konci dnešní kaštanové aleje. Druhá polovina této cesty existuje i nyní a je velmi oblíbená turisty. První polovina kopíruje dnešní sjezd ze silnice a potom se stáčí doprava přes potok, kde po ní v současné době nezbylo skoro nic. Z Vráta se dále pokračovalo na Prosíčku až k místu, kde dnes stojí autobusová zastávka. Zde se cesta větvila. Jedna vedla dolů z kopce k Lišnému a ta druhá směřovala na Libertiny. Dřívější cesta do Koberov kopíruje tu dnešní – však by to ani jinak nešlo, protože je z obou stran svírána prudkými svahy. Jediná levostranná odbočka z Brodu do Koberov se nacházela na Potoce a vedla na Chloudov, z něhož pokračovala stejně jako dnešní silnice na Dlouhý. Z Dlouhého se dalo jít dvěma směry – první cesta vedla do Pipic. Ta je patrná i dnes, kdy se zde nachází polní stezka, kterou často využívají zemědělci pro skot. Pro nás je důležitější ta, která směřuje k Brodu, protože ta se během let nejvíce změnila. Z Dlouhého se schází stejnou cestou jako dnes, směrem ke kostelíku Sv. Jana Nepomuckého. Jen málokdo však tuší, že právě touto oklikou se chodilo i do Smrčí. Nevedla zde tedy žádná silnice přímo spojující obě vesnice, jak je tomu dnes. Tato spojovací cesta vedla místem, kde bychom ji opravdu

---

<sup>29</sup> Oldmaps – Staré mapy [online]. 2001-2010, [cit.2010-17-07].

Dostupné z:

<[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=330&lang=cs&z\\_width=700&z\\_newwin=1&map\\_root=1vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=330&lang=cs&z_width=700&z_newwin=1&map_root=1vm)>.

<sup>30</sup> 50 let CHKO Český ráj : sborník referátů z mezinárodní konference konané ve dnech 20. až 22. října 2005 v Lázních Sedmihorkách. [Semily] : Státní oblastní archiv v Litoměřicích - Státní okresní archiv Semily, 2006. 408 s. Z Českého ráje a Podkrkonoší ; supplementum 11. ISBN 80-86254-14-3 (brož.). ISSN 1211-975X.



nečekali. Začínala 400 metrů nad pelechovským lomem, kde se dnes nachází polní cesta končící po dalších 500 metrech bažinou. Jinak ostatní cesty do Železného Brodu jsou z velké části totožné s těmi dnešními – až na jednu maličkost. Cesta do Smrčí, vedoucí podél pelechovského lomu, a silnice z Pelechova, měly stejnou důležitost. Ba dokonce cesta podél lomu se zdá být důležitější, tedy je tomu zcela opačně, než dnes. A neměl bych také zapomenout na cesty vedoucí z Koberov. Jedna mířila na Hamštejn – stopy po ní se dají najít za koberovským sportovním areálem. A ta druhá stoupala, kolem dnešních višňových sadů, k Besedicím.

Poprvé jsme směřovali po levém břehu řeky Jizery na západ, tentokrát se tedy pustíme na východ. Musím se přiznat, že mě postavení tehdejších cest velice překvapilo, podstatně se totiž liší od současné situace. Jedna cesta kopírovala dnešní vlakovou trať až na Podspálov, kde už nyní žádná cesta není – s velkou pravděpodobností byla zastavěna tratí. Druhá cesta stoupala k Pelechovu a dále až na Proseč. Zde se však stáčela k soutoku Jizery a Kamenice, protože přímé spojení Železného Brodu a Semil v té době neexistovalo. Současná silnice č. 292 byla postavena až roku . . . . . Pokud chtěli kupci cestovat do Semil, museli jet trasou přes Zahoří a Chuchelnu. Obě výše zmíněné cesty však měly několik spojení, která kopírovala potoky spadající stráněmi dolů. Marně jsem si lámal hlavu, nad účelem těchto lesních stezek, kterými museli lidé stoupat do prudkých kopců. Vždyť kdyby chtěli na Proseč, mohli se vydat horní cestou přes Pelechov. Odpověď jsem našel v Semilském archivu. Místní lesy totiž sloužili k těžbě dřeva, proto zde bylo zbudováno několik úzkých cestiček pro dřevorubce. Otázkou však zůstává, proč z Podspálova, kde nyní stojí hostinec, nevedou žádné další stezky – ani do Semil, Bozkova nebo Plavů. Cesty zde tvoří jakýsi okruh, což mne přivádí k závěru, že hlavním úkolem této oblasti byla těžba dřeva.

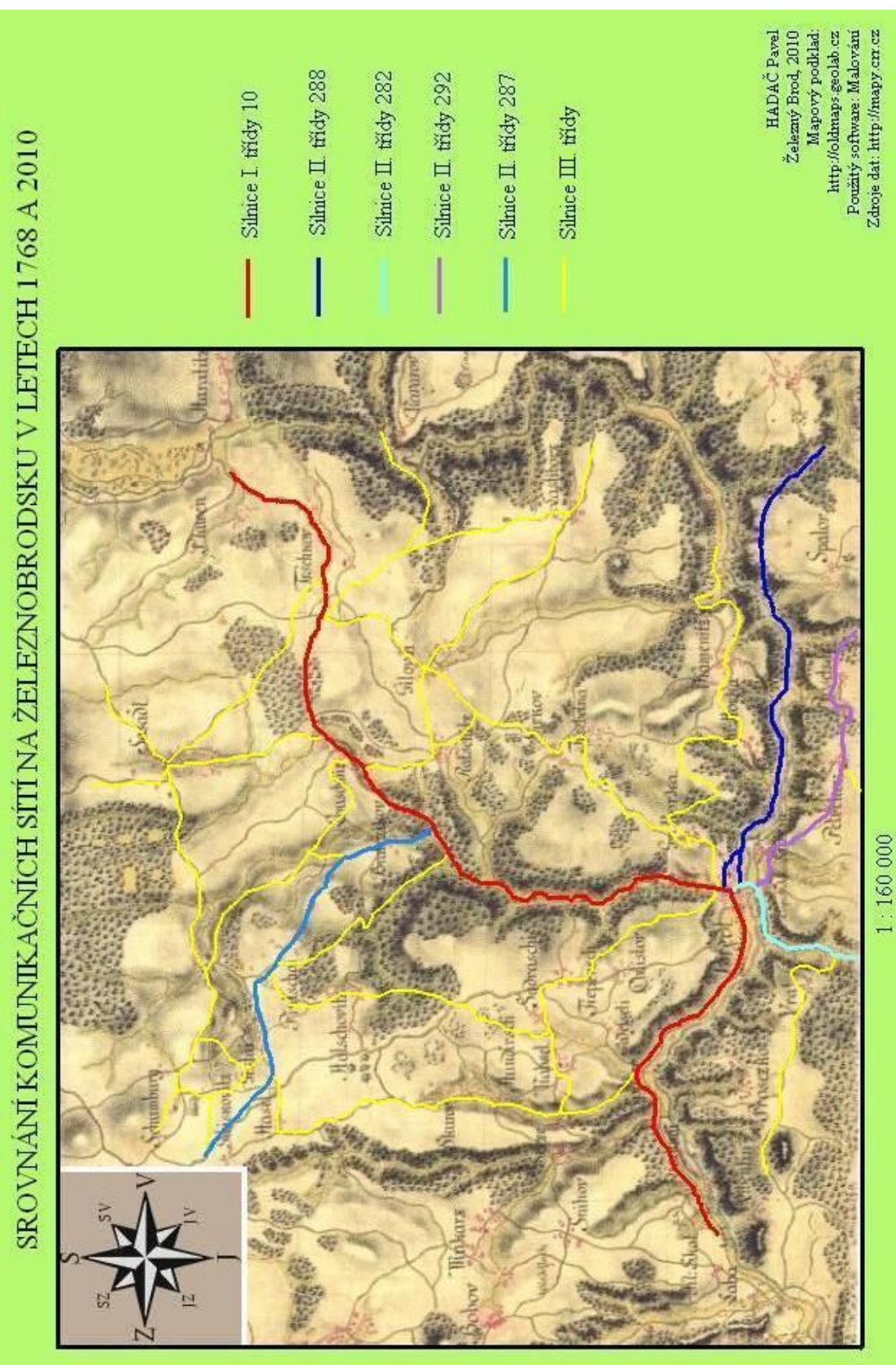
Tímto jsme prošli všechny cesty na levém břehu Jizery, proto se nyní vydáme na pravý břeh, kde nás čeká podstatně delší procházka. Většina území Železného Brodu jako obce s rozšířenou působností se totiž nachází na pravém břehu řeky Jizery. Nyní jsem se soustředil na cestu proti proudu Jizery a do Horské Kamenice. Zde mne potkaly největší problémy, protože v těchto místech není skoro nic tak, jako dříve. Mnoho hodin jsem strávil porovnáváním staré a současné mapy a neustále mi zde cosi nesesedělo. Cesta podél Jizery na Spálov, která je hojně využívána na procházky, jízdu na kole, běh a v poslední době i kolečkové brusle, se totiž nevine ani k soutoku Kamenice s Jizerou.

Místo toho končí u dnešní vodárny a dále pokračuje do Horské Kamenice - a to místem, kterému místní říkají „cesta vrchem“. Jedná se o velmi prudkou stezku lesem, která končí u kamenického hřbitova. I dnes je hojně využívána těmi, kdo se chtějí dostat rychle po svých do Kamenice. Z cesty vinoucí se podél Jizery odbočovala ještě jedna pěšina. Vedla přes nynější koupaliště a pokračovala strmým kopcem vzhůru až na Malou Horku. Zdejší obyvatelé ji znají pod názvem „rybárna“. Obě tyto cesty byly jedinou spojnici s Horskou Kamenicí, protože silnice, po které dnes jezdí autobusová linka, by se na tehdejších mapách hledala marně. Do teď jsem se zmiňoval pouze o cestách, které vedou do Horské Kamenice z Železného Brodu. Nyní bych se rád zmínil také o cestách, které vedou z vesnice dál. Například ta, táhnoucí se podél Kamenice do Jesenného, která je hodně podobná té dnešní. Ta druhá, vedoucí do Jílového s odbočkou na Vlastiboř, se nám naopak nedochovala. Zbyl z ní pouze začátek v podobě polní cesty, která končí v lesích nad vesnicí. Z Horské Kamenice vedou ještě dvě cesty směrem na Střevelnou, z nichž pouze jedna kopíruje dnešní silnici. Tu druhou už můžeme najít jen jako malou zarostlou polní cestu, která ztratila všechno z dřívější důležitosti. Již jsem se zmínil o cestě na Malou Horku vedoucí „rybárnou“ vzhůru, ale zapomněl jsem uvést, kam tato stezka vedla. Napojovala se v polovině na kamenicko-střevelnskou cestu. Její začátek měl být, podle zdejších obyvatel, za bývalým hostincem. Musím se přiznat, že by musel mít člověk velkou fantazii, aby si v těchto místech představil kdysi významnou cestu. Nyní se nacházíme ve Střevelné, odkud je to jen pár minut cesty do Jirkova, ze kterého vycházely cesty do třech stran. První klesala směrem k Haratině a kopírovala potůček. Nám se zachovala její druhá polovina, která se napojuje na silnici E65 u rybářských sádek. Druhá cesta se vinula k Železnému Brodu a začínala u jirkovské kapličky. Dnes ji známe jako klikatící se silnici se spoustou ostrých zatáček. Dříve to však byla přímá cesta do Brodu – původní cestu nám připomínají boží muka podél pěšin, kde si lidé zkracují cestu, aby nemuseli chodit po silnici. Z Hrubé Horky pak vede přímo k Železnobrodskému hřbitovu. A konečně třetí cesta vedla do Radčic. V současnosti trochu pozbyla na své důležitosti a stala se jen menší odbočkou. Hlavní silnice totiž vede do Jílového. V inkriminované době však žádné přímé spojení mezi Jirkovem a Jílovém neexistovalo. Z již zmíněných Radčic vedlo poměrně velké množství cest – na mapě jich je zaznamenáno hned šest. Dalo se z nich dostat do Držkova, Zásady, Jirkova nebo i Železného Brodu – Radčice totiž všechna tato města i

vesnice spojovaly. V současnosti je hlavní komunikací tohoto kraje silnice č. 10, která se stala hlavní cestou do Krkonoš. Jedná se o neblaze proslulou silnici, známou divokými jízdami na motorkách, která vzala už nejedem život. V zimních měsících zde proudí kolony aut s lyžařským vybavením na střechách. Pro místní znamená nejsnadnější cestu jak do Tanvaldu, tak do Jablonce nad Nisou (odbočka u „červeného domu“). Těžko si tedy představit, že velká část této silnice dříve neexistovala. Z Železného Brodu sice vycházela stejně jako dnes, ale na Haratině zahýbala směr Radčice a Jirkov. Což je první z těch šesti zmíněných radčických cest. Jen málokdo by uvěřil tomu, že jedna z hlavních tras na Tanvald vedla přes Radčice. Další dvě cesty už tak zajímavé nejsou. Kopírují totiž současné silnice do dolní a horní Loužnice. Čtvrtá cesta pak odbočovala na Bratříkov, což bylo jeho jediné spojení s Železným Brodem. Pátá vedla na Držkov, jejíž základy se nám dochovaly až do dnešní doby. Vedla naprosto totožně jako lesní cesta napojující se na dnešní silnici R65 kilometr a půl před Držkovem. Je zvláštní, jak některá cesta s vybudováním jiné ztrácí svojí důležitost – tato, kdysi důležitá, cesta je toho zářivým příkladem. Kdysi jediné přímé spojení Železného Brodu a Držkova je dnes pouhou pěšinou pro houbaře. Poslední z radčických cest je ta směřující na Vlastiboř, s odbočkami na Jirkov a Jílové. Tu dnes připomíná pouze pěšina k oblíbené střelnici. Již jsem se zmínil, že přímé spojení mezi Jirkovem a Jílovem neexistovalo, a tudíž nemohlo existovat ani s Držkovem. Z této současné trasy dříve stála pouze část mezi Jílovem a Držkovem, která vede kolem jílovského hřbitova. Mimochodem v mapě jsem, po delším zkoumání, objevil i značku, která napovídala, že zde tento hřbitov stál i inkriminované době. Památkou na původní cestu zůstala jen kaplička nad Držkovem, která již zde dříve také stála. Nyní se tedy nacházíme v Držkově. Tady bych chtěl zdůraznit, že tehdejší vesnice vypadala úplně jinak než dnes. Tam, kde je náměstí, nebylo dříve vůbec nic. Na okraji Držkova stál totiž kostel Sv. Bartoloměje, postavený roku 1669. Vycházely odtud cesty na Zásadu a do Plavů. Ta plavská cesta měla tu zvláštnost, že nebyla přímo napojená na tu, co do Držkova přicházela. Obě tyto cesty šly rovnoběžně a spojovaly je jen úzké pěšiny jdoucí přes potok. Nebyl zde totiž vybudován větší most, pouze jen úzké lávky. Ta druhá, zásadská cesta, vypadala skoro stejně jako dnes. S tím rozdílem, že začínala nad Držkovem u kapličky a vedla podél lesa až za nynější fotbalové hřiště. I tato cesta je patrná dodnes. Zásada byla poměrně rozlehlá a těšila se velké důležitosti. Právě tato vesnice stojí na

hlavní cestě spojující Železný Brod a Tanvald (Železný Brod – Radčice – Loužnice – Zásada – Velké Hamry – Tanvald). Ale na rozdíl od dnešní situace vede přes Horní Hamry. Do Horních Hamrů vede ještě horní cesta přes hřeben, která tam klikatí i dnes. Ze Zásady se dalo dojet také na Pěnčín, a to přes Huť, která tam dříve ještě nestála. V této chvíli bych se rád vrátil do Železného Brodu, odkud se vydáme na severozápad. Tímto směrem totiž vede ta největší a nejdůležitější cesta mnou zkoumaného území, která spojovala Železný Brod s Jabloncem nad Nisou. Je velkým štěstím, že se nám, v pozměněné podobě dochovala do dnešních dní. Současně je lemována velkým množstvím božích muk a všelijakých kapliček. Jmenujme například boží muka u. Cesta směřovala ulicí Vlastimila Rady, stále vzhůru, až na ulici Těpeřskou, odkud vede přímo až na Chlístov. O odbočkách se zmíním až později, teď je nejdůležitější trasa této významné staré cesty. Z Chlístova vedla dále do Těpeř, kde ji připomíná kaplička u Těpeřských lip. Odtud pokračovala směr Dupanda. Odtud však nevedla dále do Alšovic, jak je tomu v dnešní době, ale mířila na Čížkovice. Tato trasa je velmi oblíbená turisty a v zimních měsících také běžkaři. Nutno podotknout, že se jedná o nejkratší trasu z Jablonce nad Nisou do Železného Brodu. Z Čížkovic vedla do Dalešic a dále do Jablonce nad Nisou. Zde je patrný další důkaz toho, jak nejdůležitější cesta ztratí svůj význam se stavbou jiné, která měla propojit jiné vesnice na vzestupu. Nešlo už o pouhou nejkratší trasu z jednoho velkého města do druhého, ale o propojení většího počtu menších vesnic. Z tohoto důvodu vznikaly nové cesty a silnice a ty staré naopak zanikaly. V dalších částech této práce přinesu další důkazy tohoto jevu na konkrétních příkladech. Musím se také zmínit o menších cestách, které se na tuto nejdůležitější napojovaly. První levostranná odbočka vedla z Chlístova do Veselí, které bylo známé už v tehdejší době. Druhá levostranná odbočka vedla do Bzí, o kterém jsem se již zmiňoval v souvislosti s místním kostelem Nejsvětější Trojice postaveném v letech 1692 a 1697. Musím zmínit skutečnost, že tento kostel patří mezi nejstarší farní kostely na Jablonecku. Další v řadě levostranných odboček je ta, která směřovala na Huntířov a Skuhrov. Již zmíněné Veselí, Bzí a Huntířov spojovala ještě jedna, zadní, cesta, po které se nám dochovala pouze část Veselí – Bzí. A také začátky této cesty ve Bzí a Huntířově, jejichž spojnice již ale zanikla. Čtvrtá levostranná odbočka ústila nad dřívějším Skuhrovem. Musíme totiž brát v potaz, že tehdejší vesnice nebyla tak rozlehlá a netáhla se na kilometry podél cesty. Z vesnice, jak ji známe dnes, stálo jen několik stavení v její

spodní části. Konečně pátá levostranná odbočka kopírovala nynější silnici, směřující k zastávce Jistebsko od Huntířova. Další levostranné odbočky se nacházejí až za hranicemi mnou zkoumaného území. Pravostranných odboček není tolik jako těch levostranných. První z nich klesala k Žernovnickému potoku, kde se napojovala na cestu z Železného Brodu do Radčic. Druhá odbočovala na Alšovice. Třetí odbočka se větvila na mnoho stezek a cest, které vytvářely nejhustší cestní síť tohoto území. Vesnice jako Jistebsko, Pěňčín, Alšovice nebo Bratříkov – ty všechny spolu byly propojeny nějakou tou cestou. Z Alšovic na Pěňčín vedla cesta, ze které odbočovala další na Jistebsko. Z Alšovic se také dalo dostat lesní cestou do Bratříkova. Odtud horní cestou zpět na Pěňčín. Zkrátka cesty zde tvořili jakýsi okruh, ze kterého se mohl člověk pohodlně dostat do širokého okolí. Toto tedy byla cestní síť tak, jak ji popisuje 1. vojenské mapování ze 70. let 18. století. Jak už jsem se zmínil v teoretické části, tehdejší silnice nebyly silnicemi v pravém slova smyslu, takové jak je známe dnes. Beton, asfalt nebo štěrk, které se používají na stavbu dnes, byly ještě neznámými surovinami. Člověk neměl k ruce moderní stroje, které by mu usnadnili práci. Jediné s čím mohl pracovat, bylo dřevo a kamení a se stavbou mu mohly pomáhat snad jen koně. Postupně však byla stavba cest a silnic zkvalitněna, a to díky modernějším metodám, postupům a vynálezům. Vznikaly nové a nové cesty. Ty staré byly buď modernizovány, odkláněny nebo se na ně zapomnělo úplně. O všech těchto změnách se zmíním v dalších kapitolách, které budou vycházet z modernějších a novějších mapování.



Mapa č.4: Srovnání komunikačních sítí na Železnobrodsku v letech 1768 a 2010

## 7.3 II. vojenské mapování (františkovo)

Nyní se přesuneme do 19. století, konkrétně do let 1836-1852, ze kterých pochází 2. vojenské mapování. „*Jeho vzniku předcházela vojenská triangulace, která sloužila jako geodetický základ tohoto díla, oproti I. vojenskému mapování můžeme tedy sledovat zvýšenou míru přesnosti. Podkladem byly mapy Stablního katastru v měřítku 1 : 2 880, což mělo také pozitivní vliv na přesnost map. Z výsledků tohoto mapování byly odvozeny mapy generální (1: 288 000) a speciální (1: 144 000). Mapy II. vojenského mapování vznikaly v době nástupu průmyslové revoluce a rozvoje intenzivních forem zemědělství, kdy vzrostla výměra orné půdy za 100 let o 50% a lesní plochy dosáhly u nás historicky nejmenšího rozsahu.*“<sup>31</sup>

Již jsem se ve své práci zmínil, že roku 1784 byl vypracován návrh na výstavbu státních silnic. Na zkoumaném území se ale žádná nenacházela, avšak abychom na nějakou narazili, nemusíme chodit daleko. Bývalým soudním okresem Turnov totiž probíhaly hned dvě státní silnice – Liberecká a Poděbradsko-Turnovská. Sice nevedou přímo mnou zkoumaným územím, ale přesto považuji za důležité je zmínit a něco se o nich dozvědět. A to z důvodu lepšího pochopení komunikační sítě našeho kraje, neboť několik silnic od nás na ně přímo navazuje. Zahájení výstavby Poděbradsko-turnovské silnice bylo zahájeno v roce 1818. Tato silnice vede od Poděbrad, konkrétně Kladsko silnicí, přes Kopidlno až do Jičína. Odtud dále pokračuje přes Libuň a Turnov k Pyrámu v Ohrazenicích, kde se napojuje na Libereckou silnici. V roce 1840 byla převedena do státní správy. Druhá státní silnice, pojmenovaná Liberecká, se začala stavět roku 1808. O její trasu se nejvíce zasloužil Josef Leopold Wander, rodák z Turnova a správce stavitelství silnic v celých Čechách, který chtěl turnovanům ulehčit s obchodem. Proto navrhl státní silnici co nejblíže městu. Tato silnice vedla od Uherského Hradiště, přes Pyrámu, až do Hodkovic nad Mohelkou.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Oldmaps – Staré mapy [online]. 2001-2010, [cit.2010-17-07].

Dostupné z:

<[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=330&lang=cs&z\\_width=700&z\\_newwin=1&map\\_root=2vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=330&lang=cs&z_width=700&z_newwin=1&map_root=2vm)>.

<sup>32</sup> Historie a současnost podnikání na Jilemnicku, Semilsku a Turnovsku. 1. vyd. Žehušice : Městské knihy, 2004. 263 s. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. ISBN 80-86699-18-8 (váz.).

Obyvatelé podkrkonošské oblasti trpěli největší bídou z celých Čech. Proto bylo nutné vybudovat na tomto území kvalitní silnici, která by lidem zajistila lepší komunikaci se zbytkem Čech a také dodávky surovin, tolik potřebných pro zdejší výrobu a život. Tato silnice sice nevede přesně mnou zkoumaným územím, ale považuji za důležité ji zmínit, neboť vede těsně za hranicemi zkoumaného území a později se na ni napojuje mnoho cest vedoucích od Železného Brodu. Plán na její výstavbu byl navrhnout roku 1845, ale samotná stavba započala v roce 1847. Na její realizaci byla stanovena 180 000 zlatých. Její dokončení se datuje až do roku 1857. Vedla z Liberce, přes Vratislavice do Jablonce nad Nisou, odkud se stáčela směrem na Lučany a Tanvald. Zde nabírala směr na Příchovice a Vysoké nad Jizerou odkud dále pokračovala přes Horní Brannou do Vrchlabí a Trutnova. Při její stavbě se počítalo i s několika menšími odbočkami. První z nich mířila k Pasekám nad Jizerou, druhá do Rokytnice nad Jizerou a konečně třetí do Semil. Z toho výčtu míst vidíme, že se opravdu vinula kolem celého zkoumaného území, a proto ji bylo důležité zmínit.<sup>33</sup>

Je až s podivem, že centra této oblasti, jakými byla města Semily a Železný Brod neměla dlouho dobu kvalitní silniční spojení. Semily dokonce neměly ani žádné významnější obchodní trasy, na čemž samozřejmě finančně ztrácely. Významným datem, které ovlivnilo celou cestní síť toho kraje, byl rok 1824. Díky rohozecké vrchnosti, konkrétně díky Františku Antonínu Desfoursovi, započala stavba silnice spojující Turnov, Železný Brod a Semily. Vedla z Hrubého Rohozce, přes Dolánky a Bukovinu (tzv. Trhovkou, kde se nám dodnes dochovalo dláždění pro těžší vozy, které měly problémy s jízdou do příkrého kopce), podél Jizery, přes Malou Skálu a Lyšný, až do Železného Brodu. Odtud stoupala na Pelechov, nepokračovala však na Proseč, jak je tomu dnes, ale mířila do Smrčí. I zde bychom našli odchylku od současné trasy, cesta se totiž neklikatila do Pipic a Záhoří, ale mířila přímo k Chuchelně. Dodnes se z ní část zachovala v podobě polní cesty linoucí se kolem záhořského hřbitova. Napojuje se na ní také cesta ze záhořského zemědělského družstva. Na Proseč se tato cesta vracela až z Podmoklic, v současnosti jedné čtvrti Semil. Serpentine mezi Pelechovem a Prosečí tedy vznikly až později. V 60. letech 19. století však přestala vyhovovat část této silnice

---

<sup>33</sup> NOVÝ, Petr - LUBAS, Jaroslav - ČERNÝ, Zbyněk. Historie a současnost podnikání na Jablonecku, Tanvaldsku a Železnobrodsku. 1. vyd. Žehušice : Městské knihy, 2007. 263 s. Historie a současnost podnikání. ISBN 978-80-86699-49-3 (váz.).



mezi Dolánkami a Malou Skálou. Měla zde totiž příliš velký výškový rozdíl, který vozy zdolávaly jen s největšími obtížemi. Proto byla zbudována oklika, která vedla strání pod Kobylkou, tedy ta silnice, kterou tu jezdíme dodnes.<sup>34</sup>

Cestní síť je na II. vojenském mapování už o poznání podobnější dnešnímu stavu. Je to dáno faktem, že nejvíce cest bylo postaveno v první polovině 19. století a po tomto boomu nastala stagnace. Při bližším prozkoumání zjistíme, že mnoho cest se nacházelo ještě na I. Vojenském mapování, ale také jich hodně přibýlo. Buď byly postaveny úplně nové cesty, nebo byly ty staré odkloněny na nové trasy. Každopádně se cestní síť v dalších letech nijak razantně nezměnila, což je dobře vidět při porovnání II. a III. vojenského mapování. To měl na svědomí rozvoj průmyslu a nových technologií, jako byl parní stroj. Hlavním trendem se totiž stala modernizace stávajících komunikací, aby byly vhodné pro nové dopravní prostředky, dosahující vyšších rychlostí než vozy a dostavníky.

Při cestě po pravém břehu proti proudu Jizery bychom na Podspálov ještě nedošli. Cesta sem byla zbudována až po výstavbě místní hydroelektrárny mezi lety 1921 – 1926. Stejně jako u předchozího mapování končila u Tisovky a vedla strmým kopcem do Horské Kamenice. Neshodovala se však se současnou cestu, ale vedla o pár metrů směrem na západ. I dnes, pokud se dobře díváme, ji můžeme spatřit v úžlabině kousek od dnešní cesty. V úseku, kde se prochází lesem je lépe postřehnutelná. Do Horské Kamenice ústí pod hřbitovem. Z Kamenice se dalo dostat na Bohuňovsko a do Jesenného, avšak ne trasou dnešní silnice. Chodilo se jednak vrchem, kolem nejvýchodnějšího domu ve vesnici, a také kolem božích muk, schovávajících se mezi dvěma mohutnými kaštany. Na dnešní trasu se tyto stezky napojovaly až v místě, které je nejbližší řece Kamenici. Při zběžném pohledu se dá tento spoj lehce přehlédnout, patrný je totiž až po nějakých 100 m od silnice, kde klesá úžlabinou dolů. Z Kamenice se cestovalo rovněž do Jílového, a to hned dvěma cestami, z nichž se nám dochovala pouze jedna. V lese severně od vesnice musely překonat potok Střevelná a pak už nerušeně pokračovaly k Jílovému. Největší rozdíl oproti předchozímu mapování

---

<sup>34</sup> 50 let CHKO Český ráj : sborník referátů z mezinárodní konference konané ve dnech 20. až 22. října 2005 v Lázních Sedmihorkách. [Semily] : Státní oblastní archiv v Litoměřicích - Státní okresní archiv Semily, 2006. 408 s. Z Českého ráje a Podkrkonoší ; supplementum 11. ISBN 80-86254-14-3 (brož.). ISSN 1211-975X.

představuje trasa na Malou Horku, která vede naprosto stejně jako dnešní silnici, po níž jezdí autobusová linka z Železného Brodu. Přímá cesta na Horku se tedy přestala používat. Tato objížďka je však to jediné, co se shoduje s dnešním stavem, neboť odtud klesá dolů v místech, kterému se říká „Rybárna“. Hlavní trasa z Kamenice se napojovala na silnici Jirkov – Jílové v místě dnešní střelnice a tvořily zde křižovatku. Kamenická cesta pak pokračovala dále k Radčicím. Ne však po dnešní silnici, ale cestou, která se v současné době vine místními břidlicovými lomy. Ta je ještě dnes využívána lidmi, kteří se chtějí v těchto lomech vykoupat. Je zvláštní, že kamenická cesta nevedla Střevelnou a Jirkovem, pouze ji s nimi spojuje úzká odbočka. Po té se toho bohužel mnoho nedochovalo. Střevelná byla spojena pouze s nedalekým Jirkovem a Hrubou Horkou. Druhá jmenovaná cesta začíná v zatáčce pod kravínem a ústí nedaleko zdejších kurtů a sokolovny. Na mapě je patrné, že jde rovnoběžně s daleko významnější cestou. Tou je ta z Jirkova na Hrubou Horku, která se nám dochovala prakticky v celé své délce. Poblíž bývalé sjezdovky na Chříbech bychom u ní mohli vidět poměrně zachovalá boží muka. Z Hrubé Horky bychom se zpět do Brodu dostali dvěma způsoby. Cestou přímo dolů k řece Jizeře, která vede nad fotbalovým hřištěm. Tou druhou, důležitější trasou, je cesta podél dnešního brodského hřbitova, ulicí Františka Balatky. O Jirkově už pár slov padlo. Víme, že bychom se z něj dostali do Jílového, na Hrubou Horku, že k němu vedla odbočka z Kamenické silnice a také méně významná stezka do Radčic. Právě situace kolem Radčic mne velmi překvapila. Do všech světových stran z nich vychází devět cest. Jedná o kamenickou cestu, silnici do Jílového, do Loužnice, na Hratatinu a ještě několik menších stezek, tvořících velmi hustou cestní síť. Další průzkum bude tedy vycházet právě odsud. Jedna z cest vede do Jílového a pokračuje dále na Vlastiboř. V Jílovém však protíná daleko důležitější silnici, vedoucí z Železného Brodu, přes Jirkov a Jílové až do Držkova a Zásady. Na druhé, vedoucí do Loužnice, zase leží dnešní silnice, která vede kolem místního hřbitova. Ta však nevedla dále do Držkova, jak je tomu dnes, ale táhla se směrem k Bratříkovu. Další menší stezka vedla směrem do Zásady. Cestu do Haratiny bychom dnes našli mezi břidlicovými lomy, vinoucí se podél Haratinského potoka. Dle mého názoru, se právě tato část kolem Radčic, vyznačuje nejhustší komunikační sítí z celého zkoumaného území. O Držkovu již zde zmínka také padla v souvislosti s významnou spojnici Železný Brod – Držkov. Ale nepadlo ani slovo o husté komunikační síti kolem této obce. Nejvýznamnější cesty

vedly do Jílového a Zásady. Tam bychom se dostali cestou kolem dnešního fotbalového hřiště. Další, menší cesty vedly do Vlastiboře, Navarova, Plavů a Velkých Hamrů. Právě Držkov prošel asi největšími změnami cestní sítě oproti I. vojenskému mapování, kdy se přes něj pouze procházelo. Má to na svědomí rozvoj zdejšího průmyslu, příliv obyvatel a s tím související zvýšená výstavba domů. Podobný rozvoj zažila i nedaleká Zásada, jejíž význam rostl spolu se sklářským průmyslem. Na sever se šlo kolem menších samot až do Velkých Hamrů, směrem na západ by se došlo do Hutě a menší cesta vedla i do Loužnice. Poslední dvě zmíněné cesty existují, s menšími obměnami, i dnes. Nyní se dostáváme do oblasti, ve které bylo sklárství nejdůležitějším zdrojem obživy. Z Hutě je to totiž už jen pár kilometrů na Pěnčín a Jistebsko. Na mapě byly značené ještě dvě menší stezky, které měly vést do Loužnice a na Bratříkov. Prvně jmenovaná je dodnes používána pro zemědělské účely, takže jsem neměl problém s jejím hledáním. S druhou jmenovanou byly daleko větší problémy a našel jsem jí až po dlouhém hledání, protože je dobře ukrytá v lese v údolí mezi Loužnicí a Bratříkovem. Ty byly mimochodem také spojeny menší cestou, která vede kolem loužnické zvoničky. Trasa Bratříkov – Pěnčín se do dnešních dnů prakticky nezměnila, vedla ve stejných místech, kde dnes vede silnice II. třídy č. 287. Všechny zdejší obce jako Pěnčín, Krásná a Jistebsko byly, podobně jako dnes, spojeny hustou cestní sítí, i když už s většími odchylkami. Tou největší je asi prudká zatáčka, ze které vede vedlejší silnice do Skuhrova a Huntírova. Ta dříve neexistovala, protože původní komunikace směřovala k nejdůležitější cestě v okolí. Její jméno je Hamrštice a záměrně jsem si jí nechal na konec. Spojovala Železný Brod až s dalekými Hejnicemi. Na území ORP Železný Brod vedla od Čížkovic, kolem „Kříže“ k Alšovicím, na Dupandu, kde stával známý patník zvaný „Sloup“. Z Dupandy Hamrštice klesala k těpeřskému rozcestí „U čtyř lip“ odkud se táhla dále přes Chlístov k Železnému Brodu. Než se ale vrátíme do Železného Brodu, zůstaňme na chvíli v Těpeřích a jejich okolí. Komunikační síť zde byla velmi hustá a cesty odtud vedly do všech stran. Hamrštice a její trasa již byla zmíněna. Další, méně významné cesty vedly na Bratříkov, Haratinu a horní a dolní cestou do Bzí. To bylo v té době menším centrem oblasti, neboť zde stál možná první kostel v okolí, dnes barokní kostel Nejsvětější Trojice. A především díky této skutečnosti byla také kolem Bzí velmi hustá cestní síť. Směrem na západ vedla polí stezka do Skuhrova, na sever mířily cesty na Dupandu a do Alšovic, které protínaly

Hamrštici. Jihozápadním směrem bychom se dostali na Chlístov, s odbočkou na Veselí, a dále do Železného Brodu. Tím bylo zakončeno putování po pravém břehu řeky Jizery. Nyní čeká břeh levý, který však zabírá mnohem menší plochu a také cestní síť je o poznání řidší. Z Brodu stoupalo jen několik cest. První směřovala na Pelechov. Nevedla ale oklikou jako dnešní silnice II. třídy č. 292, ale šla přímo přes Brodec, kudy dnes chodí děti na základní školu. Od Pelechova vedla rovně až ke Smrčí a její pozůstatek bychom našli kousek od zatáčky u pelechovského lomu, kterou zde protíná. Druhá cesta vedla na Dlouhý, ale je prakticky totožná s dnešní trasou. Také vede kolem kostelíku sv. Jana Nepomuckého na Poušti a stoupá dále kolem Poplužího až na Dlouhý. Třetí a poslední cesta vede od Železného Brodu do Koberov. Její trasa zůstala z větší části nezměněná, ale existují drobné odlišnosti, neboť dříve nevedla nad dnešní kaštanovou alejí, ale přímo pod ní. Šla rovnoběžně s Koberovským potokem až do Propastného. Odtud už je trasa dřívější i dnešní silnice totožná. Z Propastného se dalo úzkou lesní cestou dostat na Vráť. Dne ji používají především turisté a také ti, co se chtějí dostat co nejrychleji na Vráť. Tam se dnes nejčastěji dostává odbočkou na Potoce, která ale v té době neexistovala. Místo toho k němu stoupala cesta, začínající v zatáčce u značky Koberovy. Kvůli jejímu sklonu však byla zanedlouho vyřazena. Z již zmíněných Koberov vedlo hned několik cest, z nichž asi nejvýznamnější stoupala k Loučkám. Z ní pak odbočovala cesta do Vesce, po které se jezdí i dnes. Na hřebeni, rovnoběžně s touto cestou, vedla stezka z Louček do Klokočí. I ta funguje do dnešních dnů. Stejně jako spojovací komunikace s Besedicemi a její pokračování na Michovku. Je tedy patrné, že komunikační síť se v této oblasti změnila jen minimálně. Jedinou výjimku tvoří již zmíněný Vráť. Silnice III. Třídy na Prosíčku je sice prakticky stejná, ale po dvou cestách, které měly směřovat k Závrší u Líšného a k řece Jizeře, jsem na současných mapách nic nenalezl. Snad jen jejich naznačené začátky, které se ztrácejí na hranicích obce. Při terénním průzkumu okolí Vráťu jsem zjistil, že obě cesty sice existují, ale jen jako úzké pěšiny pro turisty. Taková tedy byla cestní situace v roce 1852. Oproti předchozímu mapování přibýlo mnoho cest, z nichž se nám jich mnoho zachovalo až do dnešních dnů. Nepřišel jsem na žádnou, která by oproti tomu zcela zanikla. Pouze některé stezky ztrácely, s nově vybudovanými cestami, na své důležitosti a postupně se z nich staly pouze pěšiny připomínající jejich dřívější slávu.



Foto č.3: Cesta z Horské Kamenice do Železného Brodu



Foto č.4: Cesta z Horské Kamenice na Malou Horku



Foto č.5: Cesta z Horské Kamenice do Jesenného



Foto č.6: Cesta z Horské Kamenice do Jesenného





Foto č.7: Cesta vedoucí kolem „Matičky“ v Horské Kamenici



Foto č.8: Cesta, která stoupá z Horské Kamenice k Jílovému





Foto č.9: Tato cesta vedla z Horské Kamenice do Radčic



Foto č.10: Cesta jdoucí podél potoka Sřrevelná do Jílového u Držkova





Foto č.11: Cesta směřující od jirkovské „Borovice“ k Jílovému



Foto č.12: Pozůstatek Hamrštic mezi Těpeřemi a Dupandou





Foto č.13: Cesta jdoucí ze Bzí na Chlístov



Foto č.14: Tato cesta směřuje z Železného Brodu do Koberov





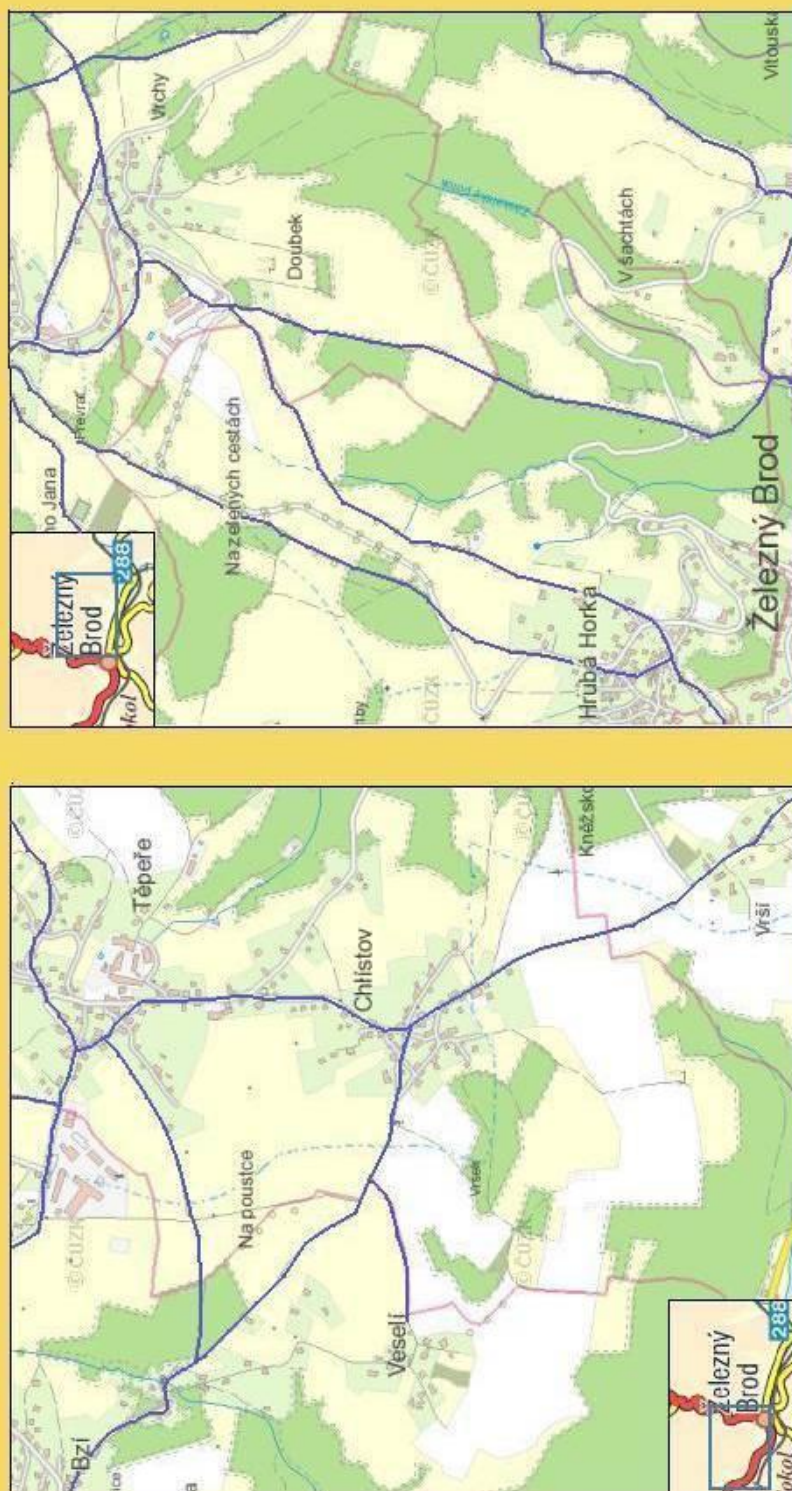
Foto č.15: Cesta z Železného Brodu na Vráť je součástí turistických stezek



Foto č.16: Cesta stoupající „Hranicemi“ od Železného Brodu do Smrčí



# SROVNÁNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V LETECH 1852 A 2010 SZ A SV OD ŽELEZNÉHO BRODU



Hadač Pavel  
 Železný Brod, 2010  
 Mapový podklad: <http://mapy.crr.cz>  
 Použitý software: Malování  
 Zdroje dat: <http://oldmaps.geolab.cz>

Mapa č.5: Srovnání komunikační sítě v letech 1852 a 2010 v okolí Železného Brodu

## 7.4 III. vojenské mapování (Františko-josefské)

Poslední období, ve kterém se zaměřím na komunikační síť, bude konec 19. století. Přesněji rozmezí let 1877 – 1880, kdy vzniklo III. vojenské mapování, také nazvané Františko-josefské. „*Jelikož Františkovu mapování již nestačilo požadavkům armády rakouské monarchie na přesné a hlavně aktuální mapy, r. 1868 rakouské ministerstvo války rozhodlo o mapování novém. Jeho podkladem se opět staly katastrální mapy, oproti II. vojenskému mapování je vylepšeno znázornění výškopisu – nejen šrafami, ale také vrstevnicemi a kótami.*“<sup>35</sup>

Silniční situace v tomto mapování je už natolik podobná té dnešní, že nepovažuji za důležité znovu popisovat celou komunikační síť. Při podrobném prohlížení mapy se ukázalo, že velké množství silnic už vedlo tak, jak je tomu dnes. Zaměřím se tedy pouze na místa, která jsou rozdílná.

Na levém břehu Jizery jsem nenašel prakticky žádnou změnu v komunikační síti. Silnice na Pelechov už vede po stejné trase jako dnes. Jen s tím rozdílem, že bylo vybudováno přímé spojené se Semilami, a silnice tedy vede přes Proseč. Na Vráť už bychom se také dostali odbočkou na „Potoce“, která na minulém mapování ještě neexistovala. Situace kolem Koberov je naprosto totožná s dnešním stavem silniční sítě. Na pravém břehu Jizery jsem na několik malých odchylek narazil, ale nešlo o nějaké velké změny. Nenašel jsem například zadní cestu z Chlístova, která vede přes odbočku na Veselí, do Těpeř. Také některé úseky, kdysi významné Hamrštice, byly objížďeny modernějšími silnicemi, jako je tomu v úseku od rozcestí „U čtyř lip“ na Dupandu. Na mapě jsou již dokonce vyznačeny i jílovské břidlicové lomy, se kterými stavitelé počítali a přizpůsobili jim trasy silnic. Proto nakonec největším rozdílem zůstává fakt, že Horská Kamenice nebyla spojena se Střelovou a Jirkovem kvalitní silnicí tak, jak je tomu dnes. Ta byla vybudována až v první polovině 20. století.

Jestliže jsem u předchozího mapování mohl říci, že jsem nenarazil na žádnou cestu, která by z něho zmizela. U III. vojenského mapování je tomu naopak. S budováním, odkláněním tras a modernizací těchto silnic, pozbývaly některé, dříve

---

<sup>35</sup> Oldmaps – Staré mapy [online]. 2001-2010, [cit.2010-17-07].

Dostupné z:

[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=700&lang=cs&z\\_width=700&z\\_newwin=0&map\\_root=3vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=700&lang=cs&z_width=700&z_newwin=0&map_root=3vm)

důležité cesty, svého významu. Některé úseky, které se ještě v II. vojenském mapování nacházely, v tom III. mapování úplně chybí. Při terénním průzkumu se ukáže, že z nich jsou pouze travou zarostlé pěšiny. Jako příklad bych uvedl Radčice, které se ještě před několika desetiletími pyšnily hustou cestní sítí v jejich okolí. V roce 1880 přes ně vede už jen silnice z Jirkova do Loužnice silnice do Jílového. Těch několik cest, jdoucích třeba k Držkovu, zde už chybí. Je až s podivem, že během několika desetiletí, doznala komunikační síť takových změn a přeměnila se prakticky do dnešní podoby.

## CESTY KOLEM JIRKOVA Z ROKU 1852 V DNEŠNÍ PODOBĚ



Foto č.1: Boží muka na Jirkovské návsi, stojící hned pod místní zvoničkou



Foto č.6: Polní stezka, která spojuje Střevěhovu s kamenicko-radčickou cestou



Foto č.5: Cesta vedoucí od jirkovské "Borovice" směrem k Jílovému se nachází v blízkosti místních břídicových lomů



Foto č.4: Touto cestou se lidé z Horské Kamenice dostávali do Radčic a Jílového



Foto č.3: Stezka stoupající od Jirkova k "Borovici" je i dnes hojně využívána



Foto č.2: Cesta klesající k Železnému Brodu přes Hrubou Horku

HADAČ Pavel  
Železný Brod, 2010  
Mapový podklad:  
<http://oldmaps.geolab.cz>  
Použitý software: Malování  
Foto: Pavel Hadač

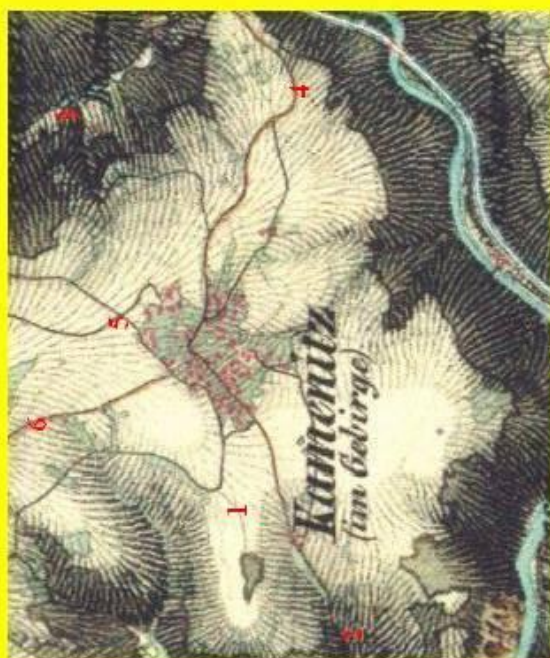
Mapa č.6: Ukázky cest z roku 1852 v dnešní podobě v okolí Jirkova



## CESTY KOLEM HORSKÉ KAMENICE Z ROKU 1852 V DNEŠNÍ PODOBĚ



Foto č. 1: Ještě než byl vybudován pohodlný objezd, směřovala tato cesta přímo na Malou Horku



1 : 75 600

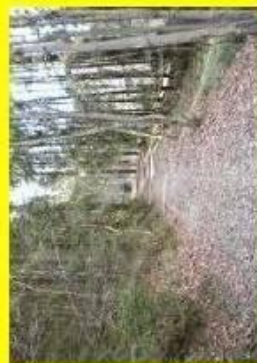


Foto č. 3: Stezka, která stoupá k Jilovému podél Jilovského potoka



Foto č. 2: Nejkratší spojnice Horské Kamenice a Železného Brodu, směřující k řece Jizeře



Foto č. 4: Dříve důležitá cesta vedoucí k Bozkovu, kudy se první spnovou neděli ubírala procesí mřící do místního kostela



Foto č. 6: Důležitá stezka, která vedla z Horské Kamenice přímo do Radčic a Jilového



Foto č. 5: Velmi zachovalá cesta úvozem směřující přes hráběn do Jilového, která se po několika stech metrech noří do lesa

HADAČ Pavel  
Železný Brod, 2010  
Mapový podklad:  
<http://oldmaps.geolab.cz>  
Použitý software: Malování  
Foto: Pavel Hadač

Mapa č. 7: Ukázky cest z roku 1852 v dnešní podobě v okolí Horské Kamenice

## 8. VYUŽITÍ STARÝCH CEST JAKO TURISTICKÉ TRASY

Na území ORP Železný Brod se nachází mnoho kilometrů turistických stezek. Zelená stezka stoupá od Železného Brodu k Vrátu a dále pokračuje k Besedicím. Na nedaleké Prosíčce zelená klesá k Líšnému a podél silnice pokračuje do Splzova, odkud pro změnu stoupá k Bzí. Z něho by se došlo po zelené, přes Chlístov, zpátky do Železného Brodu. Mimo odbočky k Besedicím, vede celou dobu po cestách, které se tu nacházely už v roce 1880. Druhá zelená trasa vede kolem kostelíka sv. Jana Nepomuckého na Poušti na Dlouhý. Začátek třetí zelené trasy bychom našli v Jirkově, odkud pokračuje do Radčic, Loužnice a dál směrem k Hutí. Poslední, čtvrtá zelená stezka, jde od Navarova přes Machlov do Vlastiboře. Všechny zmíněné stezky jdou po cestách, které v 19. století už existovaly. Jen mizivé procento zeleně značených turistických stezek je nových.

Žluté turistické stezky bychom na tomto území našly celkem tři. Jedna okružní kolem Besedic, která vede po starých cestách jen asi z poloviny. Druhá, taktéž okružní, jde od Železného Brodu do Těpeř, kde se stáčí po staré polní cestě k Haratině. V tomto místě kříží silnici I. třídy č. 10 a po její druhé straně se vrací k Brodu kolem Černínské skály. Třetí vede přes Brodec přímo na Pelechov a k Proseči. I zde skoro všechny žluté trasy překrývají staré cesty.

Červených tras je zde mnoho kilometrů. První vede z Železného Brodu, nad řekou Jizerou, až do Líšného. Odtud dále pokračuje na Malou Skálu. Druhá červená trasa začíná taktéž v Železném Brodě a klikatí se přes Jirkov a Radčice až k Držkovu. Zde však nekončí a hustým lesem jde směrem na Velké Hamry. Třetí červená trasa vede po silnici na Podspálov, kde se rozděluje do dvou směrů. Jedna větev pokračuje podél Kamenice k Jesennému, druhá větev zase podle Jizery, po Riegrově stezce, do Semil.

Modré trasy se z Železného Brodu rozcházejí do všech směrů. Jedna modrá obchází, přes Hrubou Horku a Střevelnou, Horskou Kamenici. Dále kopíruje Jílovský potok a do Dolánek a Moudré a pokračuje k Jesennému. Druhá jde kolem pelechovského lomu do Smrčí. Třetí, v celé své délce, kopíruje Hamrštici až na Čížkovice. Našla by se zde ještě jedna modrá turistická trasa, která protíná v Koberovech silnici II. třídy č. 282 a směřuje podél Suchých skal až na Malou Skálu.



To byly tedy všechny turistické trasy vyskytující se na území ORP Železný Brod. Jen naprosté minimum z výše zmíněných turistických tras neleží na nějaké staré cestě, která tudy vedla v 19. Století. Dle mého názoru by bylo dobré, porovnat turistické stezky například s cestní sítí na I. vojenském mapování, které je ještě o jedno století starší. Ale i tak vyšlo najevo, že staré stezky a pěšiny položily základ pro pozdější turistické trasy, po nichž se dnes ubíráme.

Cílem této kapitoly bylo také navrhnout nové turistické trasy a určit, jestli se pro ně mají využít staré cesty z 18. a 19. století či nikoliv. Při pohledu na mapu turistických stezek mne ihned zaujalo hluché místo kolem Horské Kamenice. Přitom tato nádherná oblast si to vůbec nezaslouží. Proto bych navrhl ustanovit nějakou turistickou stezku právě tam. Například z Tisovky strmým kopcem až do Horské Kamenice. Odtud by trasa pokračovala po staré kamenicko-radčické cestě až do Radčic. Z nich by klesala břidlicovými lomy na Haratinu, kde by překročila silnici I. Třídy č. 10 a pokračovala oklikou do Těpeř. Přes Chlístov, kolem místních božích muk, by klesala do Železného Brodu. Pro vybudování nové turistické trasy se ještě nabízí okolí Skuhrova, Alšovic a Bzí, kde by se mohla propojit s modrou turistickou trasou. To bylo jen několik návrhů. Každý by si určitě našel nějakou svojí trasu, která vede jeho oblíbenými místy. Proto by nebylo od věci, uspořádat na 2. Stupni ZŠ projekt, který bude týkat právě tohoto tématu. Pro žáky by to určitě bylo zajímavé zpestření vyučování a zároveň by lépe poznali své okolí.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> CRR – Mapový server [online]. [cit.2010-19-07].

Dostupné z:

[http://mapy.crr.cz/tms/crr\\_a/turist/index.php?reload=1&lg=cz\\_win#c=3519496%252C5613264&z=6&l=ajax\\_turist,ajax\\_turist\\_plochy&p=infocentra\\_db&](http://mapy.crr.cz/tms/crr_a/turist/index.php?reload=1&lg=cz_win#c=3519496%252C5613264&z=6&l=ajax_turist,ajax_turist_plochy&p=infocentra_db&)

# SROVNÁNÍ DNEŠNÍCH TURISTICKÝCH TRAS S CESTNÍ SÍTÍ ŽELEZNOBRODSKA V ROCE 1880



Mapa č.8: Srovnání dnešních turistických tras s cestní sítí Železnobrodska v roce 1880



Foto č.1: Schody ke kostelu sv. Jabuka v Železném Brodě

- Modrá turistická stezka
- Žlutá turistická stezka
- Zelená turistická stezka
- Červená turistická stezka
- Navrhované turistické stezky

HADAČ Pavel  
 Železný Brod, 2010  
 Mapový podklad:  
<http://oldmaps.geolab.cz>  
 Použitý software: Malování  
 Zdroje dat: <http://mapy.cz>

## ZÁVĚR

Tato práce se zaměřuje na vývoj komunikační sítě na území ORP Železný Brod v 18. a 19. století. Čtenář si měl po jejím přečtení udělat představu o tom, jak a po čem cestovali naši předci v průběhu staletí. Mým cílem bylo najít klíčové okamžiky, které nadobro ovlivnili výstavbu cest a dopravu. Objevit takové metody a vynálezy, které posunuly toto odvětví dál. Dnešní lidé berou kvalitní silnice jako samozřejmost a nadávají na každou nerovnost, ale neumějí si představit, s čím se museli potýkat naši předci. Kolik práce jim dalo vybudovat cesty bez moderních strojů, jaké jsou k dispozici dnes. Jestliže se alespoň některý z čtenářů, dokáže, po přečtení práce, vžít do jejich situace, byl první cíl splněn. Chtěl jsem také, aby si lidé, kteří vezmou mou práci do ruky, uvědomili, co všechno má vliv na trasy cest. Proč vedla některá cesta právě tudy a jiná zase jinudy. Vždyť mnohé dnešní silnice vedou na základech těchto starých stezek. Zatímco předchozí kapitola o historii cest měla hlavně podnítit čtenářovu představivost a působit jako motivační prvek, tak kapitola o faktorech ovlivňující výstavbu cest, měla sloužit jako jakýsi teoretický podklad. Čtenář by měl být schopen pochopit, že cesta není jen trasa z jednoho místa na druhé, ale že se její výstavba řídí mnoha zákonitostmi. A s mnoha z nich člověk nic nesvede. Dokáže-li například člověk pochopit, že cesta nemohla překonávat, kvůli velkému převýšení, vysoké hřebeny a kopce, ale že si musela hledat jinou schůdnější trasu, někdy o kilometry delší. Dokáže-li se nad vedením cest zamyslet, pak je i můj druhý cíl splněn. Není možné stanovit jejich naplnění, pokud si někdo práci nepřečte. Naplnění následujících cílů už je však možné ověřit. Dal jsem si za úkol detailně popsat komunikační síť tak, jak vypadala v 18. a 19. století. K tomu mi posloužila stará vojenská mapování, převedená do elektronické podoby. Jejich autoři na nich zobrazovali nejenom sídla, ale také komunikace, po kterých se v té době jezdilo. Chtěl jsem ukázat, jak moc se cestní změnila v mezidobí jednotlivých mapování. Podle původního plánu jsem také vytvořil několik tematických map, které srovnávají tehdejší a dnešní komunikační síť. Práci jsem doplnil také o podrobnou fotodokumentaci, kterou jsem pořídil při svých terénních průzkumech. Čtenář si tak může udělat představu o tom, v jakém stavu jsou dnes dříve významné cesty.

Podle mého názoru by se ze starých cest daly udělat naučné stezky. Jisté pokusy a náznaky už zde jsou v podobě turistický cedulí v Těpeřích a ve Bzí. Ty obsahují stručnou historii těchto obcí a zmínky o nejvýznamnějších památkách. Já mám na mysli velké tabule, tak jako je tomu například na Zlaté stezce v Českém ráji. Na nich by mohl být zachycen kupříkladu život tehdejších obyvatel, nejzastoupenější druhy průmyslu, v tomto případě sklářský, nebo vývoj dopravy a dopravních prostředků. Turisté by tak mohli názorně vidět, jak cestovali lidé v minulosti. K tomuto projektu by se hodila například Hamrštice, v úseku od Těpeř na Čížkovice, neboť ten je turisty i cyklisty hojně využíván. Samozřejmě by připadaly v úvahu i jiné trasy, v této práci jich je na výběr opravdu mnoho. V úvahu také připadá využití některých starších cest jako nové turistické stezky. Po navštívení konkrétních míst v terénu jsem několik nových tras sám navrhl. Právě, aby mohly vzniknout takovéto projekty, je nezbytně nutné pečlivé zmapování celé oblasti a nalezení pozůstatků starých stezek. A o tom také moje diplomová práce je.

## SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Literatura:

Silnice a dálnice v České republice : vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost. Rudná : Agentura Lucie, 2009. 376 s., [4] s. obr. příl. Dostupné na internetu: . ISBN (Váz.).

ROUBÍK, František. Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha : Společnost přátel starožitností, 1938. 113 s. Stopami věků. ISBN (Váz.).

NOVÝ, Petr - LUBAS, Jaroslav - ČERNÝ, Zbyněk. Historie a současnost podnikání na Jablonecku, Tanvaldsku a Železnobrodsku. 1. vyd. Žehušice : Městské knihy, 2007. 263 s. Historie a současnost podnikání. ISBN 978-80-86699-49-3 (váz.).

Historie a současnost podnikání na Jilemnicku, Semilsku a Turnovsku. 1. vyd. Žehušice : Městské knihy, 2004. 263 s. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. ISBN 80-86699-18-8 (váz.).

50 let CHKO Český ráj : sborník referátů z mezinárodní konference konané ve dnech 20. až 22. října 2005 v Lázních Sedmihorkách. [Semily] : Státní oblastní archiv v Litoměřicích - Státní okresní archiv Semily, 2006. 408 s. Z Českého ráje a Podkrkonoší ; supplementum 11. ISBN 80-86254-14-3 (brož.). ISSN 1211-975X.

JOSEF, Dušan - HONZÁK, František. Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. 2., dopl. a opr. vyd. Praha : Libri, 2002. 553 s., [16] s. obr. příl. ISBN 80-7277-095-0 (váz.).

MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím : Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha : Nadas, 1987. 213 s. Knižnice pozemních komunikací. ISBN (Váz.).

SCHEYBALOVÁ, Jana. Krajem skla a bižuterie. Vyd. 1. Železný Brod : Nakladatelství Jakoubě, 1998. 189 s., front. ISBN 80-901972-5-6.

Český ráj : [pěší turistické trasy]. Vyd. 1. Třebíč : Akcent, 2009. 99 s. S batohem po Česku. ISBN 978-80-7268-513-4 (váz.).

DAVID, Petr - DOBROVOLNÁ, Věra - SOUKUP, Vladimír. Český ráj - Turnovsko a Semilsko. 4. přeprac. vyd. Praha : S & D, 2007. 150 s. Průvodce po Čechách, Moravě, Slezsku ; sv. 2. ISBN 978-80-86899-15-2 (brož.).

ŠTEFÁČEK, Stanislav. Encyklopedie vodních toků Čech, Moravy a Slezska. Vyd. 1. Praha : Baset, 2008. 743 s. ISBN 978-80-7340-105-4 (váz.).

Zeměpisný lexikon ČR. Vyd. 2. Brno : AOPK ČR, 2006. 580 s. ISBN 80-86064-99-9 (váz.).

### Elektronické zdroje:

Český statistický úřad - LIBEREC [online]. 2008, poslední revize 31.3.2008 [cit.2010-12-07].

Dostupné z: <<http://www.liberec.czso.cz/xl/edicniplan.nsf/tab/0F002BBF11>>.

RISY.cz: Obce s rozšířenou působností – Liberecký kraj [online]. 2008, poslední revize 1.9.2008 [cit.2010-12-07].

Dostupné z: <[http://www.risy.cz/obce\\_s\\_rozsirenou\\_pusobnosti\\_liberecky\\_kraj](http://www.risy.cz/obce_s_rozsirenou_pusobnosti_liberecky_kraj)>.

řeka Jizera – Česká republika ([www.infoglobe.cz](http://www.infoglobe.cz)) [online]. [cit.2010-14-07].

Dostupné z: <<http://www.infoglobe.cz/reky/evropa/ceska-republika/jizera/>>.

řeka Kamenice tanvaldská – Česká republika ([www.infoglobe.cz](http://www.infoglobe.cz)) [online]. [cit.2010-14-07].

[cit.2010-14-07].

Dostupné z: <<http://www.infoglobe.cz/reky/evropa/ceska-republika/jizera/>>.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR [online]. [cit.2010-14-07].

Dostupné z: <[http://www.nature.cz/publik\\_syst2/files08/0332.pdf](http://www.nature.cz/publik_syst2/files08/0332.pdf)>.

Taxonomický klasifikační systém půd ČR [online]. [cit.2010-14-07].  
<[http://klasifikace.pedologie.cz/index.php?action=showPudniSubtypy&id\\_categoryNode=167](http://klasifikace.pedologie.cz/index.php?action=showPudniSubtypy&id_categoryNode=167)>.

SEMOTANOVÁ, Eva. Historický ústav akademie věd České republiky [online]. [cit.2010-17-07].  
Dostupné z: <<http://www.hiu.cas.cz/mapy>>.

Oldmaps – Staré mapy [online]. 2001-2010, [cit.2010-17-07].  
Dostupné z:  
<[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=700&lang=cs&z\\_width=700&z\\_newwin=0&map\\_root=3vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=700&lang=cs&z_width=700&z_newwin=0&map_root=3vm)>.

Oldmaps – Staré mapy [online]. 2001-2010, [cit.2010-17-07].  
Dostupné z:  
<[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=330&lang=cs&z\\_width=700&z\\_newwin=1&map\\_root=1vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=330&lang=cs&z_width=700&z_newwin=1&map_root=1vm)>.

Oldmaps – Staré mapy [online]. 2001-2010, [cit.2010-17-07].  
Dostupné z:  
<[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=330&lang=cs&z\\_width=700&z\\_newwin=1&map\\_root=2vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=330&lang=cs&z_width=700&z_newwin=1&map_root=2vm)>.

Laboratoř geoinformatiky Univerzita J.E. Purkyně [online]. [cit.2010-17-07].  
Dostupné z: <<http://www.geolab.cz>>.

Ministerstvo životního prostředí ČR [online]. [cit.2010-17-07].  
Dostupné z: <<http://www.env.cz>>.

Klimatická klasifikace ČR – [www.PŘÍRODA.cz](http://www.PŘÍRODA.cz) [online]. 2007, poslední revize 19.11.2007 [cit.2010-17-07].  
Dostupné z: <http://www.priroda.cz/clanky.php?detail=1039>

Klimatické údaje za rok 2009 [online]. [cit.2010-19-07].  
Dostupné z: <http://www.chmi.cz/meteo/ok/okdat091.html>

Průměrné srážky v roce 2009 ve srovnání s dlouhodobým normálem [online]. [cit.2010-19-07].  
Dostupné z: <http://www.chmi.cz/meteo/ok/okdat099.html>

Průměrná teplota vzduchu v roce 2009 ve srovnání s dlouhodobým normálem [online]. [cit.2010-19-07].  
<http://www.chmi.cz/meteo/ok/okdat0910.html>

CRR – Mapový server [online]. [cit.2010-19-07].

Dostupné z:

[http://mapy.crr.cz/tms/crr\\_a/turist/index.php?reload=1&lg=cz\\_win#c=3519496%252C5613264&z=6&l=ajax\\_turist,ajax\\_turist\\_plochy&p=infocentra\\_db&](http://mapy.crr.cz/tms/crr_a/turist/index.php?reload=1&lg=cz_win#c=3519496%252C5613264&z=6&l=ajax_turist,ajax_turist_plochy&p=infocentra_db&)



## CONCLUSION

This paper focuses on the evolution of the communication network on the territory of the ORP Železný Brod in 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> century. The reader should, after reading the idea about how and what they want our relatives over the centuries. My goal was to find key instants that altogether affecting construction of roads and transportation. Discover such methods and inventions, which fell this industry forward. Today, people take good roads as a matter of course, and while each inequality, but cannot imagine what it would have to face our relatives. How much work they can build paths without modern machines, which are available today. If at least one of the readers, can, after reading their work situation, vžit was the first target is met. I wanted also to people who take my work in hand, they decided, what affects routes. Why led some path just passing and another in turn. After all, many of today's road leading to the foundation of these old trails. While the previous chapter on the history of paths should primarily promote čtenářovu imagination, and act as an incentive, a chapter on the factors affecting the construction of roads, should serve as a theoretical basis. The reader should be able to understand that the path is not only a route from one point to another, but that its construction manages many zákonitostmi. And with many of them man nothing nesvede. For example, if you Can understand that the path could not overcome, because of the large surplus, the high ridges and Hill, but that he had to find another it easier route, sometimes for miles long. Ability to think over the direction of travel, then I met my second goal. It is not possible to determine their load, if a person work for all. Achieve the following goals is possible to verify. I gave you a detailed description of the communications network as it looked in 18. and 19. century. For me it was the old military map, converted into an electronic document. Their authors on them that display not only houses, but also communication, after which time plying. I wanted to show you how much has changed in the intervening period between cestní mapping. According to the original plan, I have also created several thematic maps, comparing the then and today's communications network. I also Work on detailed fotodokumentaci supplement that I acquired during their field surveys. The reader you can get an idea of what the State is now before the relevant path. In my view, the old paths have done educative paths. Some experiments and there are indications in the form of tourist signs

in Těpeřích and Bzí. This includes a brief history of the communes and the mention of the most important sights. I mean large signs, like for example the Golden trail in the Czech paradise. They could be intercepted over the life of the then population of nejzastoupenější kinds of industry, in this case, space, or the development of transport and transport. Visitors should be able to clearly see how people have travelled in the past. This project, for example, hodila Hamrštice from Těpeř on Čížkovice, since it is widely used by walkers and cyclists. Of course, they accounted for other routes, in this work there are really many to choose from. In consideration for use of some older paths as new tourist trail. After visiting the specific locations on the ground, I have several new routes designed by himself. Just so they could penetrate such projects, it is imperative to carefully mapped out the whole area and finding the remains of old trails. And also my diploma paper is.